

Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid van 30/04/19

Aanwezig : André Tourneur (SPW), Geert Popelier (VAB), Koen Ricour (Federale Politie), Michaël Jonniaux (VCLP), Eric Troniseck (Centrex), Amélie Cardyn (Agoria), Benjamin Laureys (NHRPH/CNSPH), Stijn Vancuyck (Motorcycle Council), Wouter Van den Berghe, Jean-François Gaillet, Annelies Schoeters et Marc Morieux (VIAS Institute), Laurence Leroy et Françoise Godart (Bruxelles Mobilité), Gilles Dupuis (Collège des Procureurs-généraux), Laura Gonzalez Shena (RYD), Florine Cuignet (GRACQ/Fietsersbond), Juan Roque (SPF Economie, DG Statistiek), Stijn Dhondt (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), Greta Remy (Vlaamse Overheid, MOW), Steven Soens (Febiac), Veerle De Boeck (FBAA), Danny Smagghe (Touring), Lode Verkinderen (UPTR/TLV/Febetra), Tom Dhollander (Voetgangersbeweging), Alice Gérard (Bruxelles Environnement), Fod Mobiliteit en Vervoer/SPF Mobilité et Transports : Martine Indot, Denis Hendrichs, Cathy Decoodt, Sylvie Rivera Ferreira, Anne Vandenberghe.

Verontschuldigd : Koen Van Wonterghem (OVK/PEVR), Ambre Vassart (UVCW), Patrick Westelinck (FBAA), Erik Caelen (Brulocalis)

Mevrouw Indot opent de vergadering om 10u.

1. Goedkeuring van het verslag van de FCVV van 11/06/18 en van de agenda

Het verslag van 11/06/2018 en de agenda van de vergadering worden goedgekeurd zonder opmerkingen.

2. Voorstelling onderzoeksprogramma Vias institute 2018-2019

In de rand van de presentatie van de heer Wouter Van den Berghe werden volgende vragen geformuleerd:

- Mevrouw Cardyn heeft veel interesse in het onderzoek over de e-bikes en de speed pedelecs. De heer Van den Berghe geeft aan dat dit onderzoek lopende is, maar dat het echter moeilijk is om hiervoor de nodige gegevens rond ongevallen van Fod Justitie te verkrijgen.
- De heer Vancuyck heeft veel interesse in een studie over de motorhelmen. Hierover is nog maar weinig onderzoek verricht. De heer Gaillet geeft aan dat onderzoek naar de mogelijkheden van nieuwe technologie via motorhelmen ook dit jaar in het werkprogramma staat.

3. Voorstelling studie “Indicatoren voor verkeersveiligheid: België in Europees perspectief” (Vias institute, 2018)

In de marge van de presentatie van mevrouw Schoeters werden volgende vragen gesteld:

- Mevrouw Cuignet betreurt dat het niet-dragen van de fietshelm in de slides wordt aangestipt als een risicogedrag, de fietshelm is niet verplicht. Het is geen goed idee deze naast

overtredingen zoals rijden onder invloed het niet-dragen van de gordel te behandelen. Daarnaast merkt ze op dat er in dit onderzoek weinig ingegaan wordt op de regionale verschillen. Alle cijfers zijn gelabeld als Belgisch, maar de regionale verschillen zijn groot. Mevrouw Schoeters geeft aan dat met dit rapport de prestaties van België worden vergeleken met andere EU-landen. Er zijn inderdaad sterke verschillen tussen de regio's, hierop wordt wel ingegaan in andere studies (bv. de verkeersveiligheidsbarometer). Vias kan steeds specifieke statistieken aanleveren mocht hier een vraag naar zijn.

- De heer Verkinderen geeft aan dat België een transitland is, met zeer veel buitenlands verkeer en goederenvervoer op de wegen. De blootstelling aan het verkeersrisico is hierdoor ook groter, België zou betere prestaties kunnen voorleggen moest rekening gehouden worden met dit buitenlands verkeer. Hij vraagt of het mogelijk is om hiertoe een correctiefactor uit te voeren op de resultaten, rekening houdend met de kilometers afgelegd op Belgische wegen. De heer Hendrichs geeft aan dat ook buurlanden Nederland en Frankrijk aangeven belangrijke transitlanden te zijn. Desalniettemin is het nuttig deze thematiek verder te onderzoeken, idealiter op geharmoniseerde EU-basis zodat alle landen op objectieve basis dezelfde parameters hanteren.
- De heer Soens geeft aan dat de vraag naar mobiliteit steeds verder toeneemt en ook verandert, met een duidelijke opmars van het fietsen en nieuwe kansen door technologische ontwikkelingen. Hoe kunnen we deze aanpakken voor meer verkeersveiligheid? Mevrouw Indot geeft aan dat het onderzoeksprogramma van Vias rekening houdt met de nieuwe evoluties (fietsen, bestelwagens, senioren, bescherming van fietsers en motorrijders, nieuwe technologie, enz.).
- De heer Troniseck vraagt meer informatie over de ongevallen met senioren, de resultaten zijn in België minder goed dan het EU-gemiddelde. De heer Van den Berghe geeft aan dat senioren in ons land steeds mobieler zijn en vaker dan vroeger gebruik maken van (elektrische) fietsen, wat op zich een positief gegeven is. Wanneer senioren echter vallen, is de impact vaak groter dan bij jongere weggebruikers.
- De heer Popelier heeft een vraag over de uitermate slechte prestaties rond ongevallen op autosnelwegen. Dit is geen nieuw fenomeen, het is al decennia gekend. De heer Van den Berghe geeft aan dat de slechte resultaten hier te wijten kunnen zijn aan meerdere factoren. De dichtheid van het verkeer is zeer hoog, dat blijkt duidelijk uit de cijfers, met inderdaad veel buitenlands vervoer en transport; er zijn veel op- en afritten, en er is de staat van de wegeninfrastructuur. Er zijn meerdere aanbevelingen rond gedaan (o.a. meer controles, verlagen van de snelheid, investeringen in infrastructuur). Mevrouw Indot geeft aan dat de wegeninfrastructuur een gewestelijke bevoegd is.
- De heer Dhollander vraagt zich af wat de impact is van de congestie op het sluipverkeer. Hij betreurt ook de slechte prestaties in België, waar je betere resultaten zou verwachten rekening houdend met een erg jong wagenpark en dus ook veel verkeersveiligheidsbevorderende snufjes aan boord. Zijn bepaalde voertuigen (bv. SUV) gevaarlijker voor voetgangers dan andere? Hij vraagt naar de status van de voetgangersveiligheid; de voetgangers kwamen in de presentatie weinig aan bod. Een studie van Touring gaf aan dat deze in België zeer zwak is. Mevrouw Schoeters geeft aan dat de studie van Touring andere cijfers, jaartallen en landen vergeleek, bv. enkel West-Europese landen terwijl de Vias-studie heel Europa opneemt. Het sluipverkeer is moeilijk te meten en te vergelijken in een EU-benchmark. De blootstelling aan het risico opgedeeld naar voertuigtype zal aan bod komen in

verder onderzoek. Zo zullen de ongevalldata gekruist worden aan DIV-data, dit proces wordt ingezet door Statbel.

4. Voorstelling conclusies van de testen met autonome shuttles in 2018

In de marge van de presentatie van de heer Gaillet gaf mevrouw Indot aan dat de FOD Mobiliteit en vervoer de rijbewijsverplichtingen met de Europese Commissie heeft besproken. De EU-Commissie blijft bij de verplichting van een rijbewijscategorie D voor het besturen van autonome shuttles, een rijbewijs B, wat werd voorgesteld door de FOD, volstaat hier dus niet. Er is daarnaast een sterke nood aan normen, de FOD M&V werkt hieraan mee op internationaal vlak (UNECE). We gaan vooruit maar dit proces verloopt traag. Er wordt uitgekeken naar een samenwerking met Frankrijk, waar ook al meerdere testen plaatsvonden en shuttles worden gebouwd.

Volgende vragen werden aansluitend gesteld:

- De heer Hendrichs vraagt of er uit de verschillende testen sinds 2017 een duidelijke evolutie is waar te nemen in de technologie. De heer Gaillet geeft aan dat de radar- en lidartechnologie sterk verbeterd is. Hierdoor zijn het aantal vals-alarm-situaties verlaagd. Maar essentieel blijft een goede wegmarkering en obstakelherkenning. Ook de weersomstandigheden blijven een grote impact hebben, maar de lidars worden hieraan aangepast.
- De heer Tourneur vraagt of 5G nodig wordt voor volgende tests. De heer Gaillet antwoordt dat 3G en 4G tot nog toe voldoende zijn gebleken. Wanneer we echter willen dat voertuigen met elkaar kunnen communiceren, is 5G wel aan de orde.

5. Voorstelling project sensibiliseringsboodschappen via de onmiddellijke inningen

In de marge van de presentatie van de heer Hendrichs werden volgende vragen gesteld:

- De heer Verkinderen vindt dit een waardevol initiatief. Hij vraagt zich af waarom de rechtspersonen niet worden aangeschreven; daarnaast vraagt hij zich af of boodschappen in het Engels niet nuttig zouden kunnen zijn, rekening houdend met de vele expats in het Brusselse. De heer Hendrichs geeft aan dat dit project met de grootste voorzichtigheid en gefaseerd wordt aangepakt. We willen vermijden dat de normale verzending van de verkeersboetes wordt verstoord. Hierom beperken we ons in eerste instantie tot vier types overtredingen, latere uitbreidingen zijn wel al voorzien. Wat de vraag rond de rechtspersonen betreft: deze moeten eerst de feitelijke bestuurder aanduiden. Wanneer dit is gebeurd kan de boete verzonden worden naar de juiste persoon, met de juiste sensibiliseringsboodschap wanneer hij binnen de scope van het project valt. Aangaande de gebruikte taal, is het belangrijk dat we als overheid de taalwetgeving naleven. Bovendien zou het praktisch gezien ingewikkeld om boodschappen in het Engels te versturen, hiervoor zou de taalvoorkeur van de betrokkenen moeten gekend zijn, wat niet mogelijk is op dit moment.
- De heer Popelier vraagt zich af of er een evaluatie van het effect van de campagne voorzien is. De heer Hendrichs geeft aan dat het erg moeilijk te meten is wat de effect van een dergelijke campagne op de verkeersveiligheid is. Bovendien was de tijdsspanne van het project erg beperkt, maar een beperkte evaluatie is wel voorzien dankzij de Vlaamse Overheid. De heer Dhondt vult aan dat de drie gewesten voor de lancering van de regionale snelheidsfiche in oktober twee ontwerpen hebben uitgewerkt. Deze worden nu geëvalueerd

naar leesbaarheid en impact bij een panel. De federale snelheidsfiche wordt in de dezelfde beweging mee getest.

- De heer Troniseck vraagt zich af of het wel een goed idee is dat het in de toekomst mogelijk wordt om een verschillende fiche per gewest te gaan uitsturen. Hij geeft een voorbeeld: stel dat een Waal een snelheidsovertreding heeft begaan in Vlaanderen, waar een lagere maximumsnelheid geldt. Hij zal dan een Waalse fiche over snelheid krijgen, hierop komen de Vlaamse regels niet aan bod. De heer Dhondt geeft aan dat hierom goed moet afgetoetst worden welke inhoud wordt opgenomen op de fiches. De regionale fiche rond snelheid gaat op dit moment in op andere materie.

De heer Troniseck vraagt zich ook af wat de aanpak is in het geval van recidive. De heer Hendrichs geeft aan dat op termijn meer mogelijkheden zullen ontstaan: bv. iemand heeft dezelfde inbreuk meermaals gekregen en krijgt in dat geval een andere boodschap. Dit is nu nog niet voorzien. Hier moet ook overlegd worden met de FOD Justitie rond een betere aanpak van veelplegers.

6. De lage-emissiezone in Vlaanderen en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

In de marge van de presentaties van de dames Remy en Gérard werden volgende vragen gesteld:

- De heer Verkinderen vindt het zeer positief dat er in België niet voor een systeem met vignet werd gekozen. Bijvoorbeeld in Duitsland is gebleken dat een vignet de vaststelling van overtredingen bemoeilijkt, en enkel mogelijk is bij geparkeerde voertuigen. Wat zijn de uitdagingen met de buitenlandse voertuigen, is de cross border richtlijn hier een piste? De heer Hendrichs geeft aan dat de CBE-richtlijn op dit moment beperkt is tot 8 types verkeersovertredingen. Wij zouden, net als een aantal andere EU-landen, graag een uitbreiding zien naar de overtredingen rond milieuzones en tolheffingen; dit is echter niet voorzien door de EU-commissie op korte termijn, die in eerste instantie de toepassing van de huidige richtlijn wil verbeteren.
- Mevrouw Gérard geeft aan dat de uitwisseling met Nederland en Frankrijk momenteel ook verschillend verloopt. Nederland hanteert het principe van de open data waardoor iedereen aan de emissiewaarden gekoppeld aan de nummerplaat kan komen, voor Frankrijk ligt dit anders. Overleg met de Franse overheid is lopende.
- De heer Hendrichs vraagt of er al zicht is op de effecten van de LEZ op de luchtkwaliteit. Mevrouw Gérard meldt dat hierover binnenkort een eerste communicatie zal gegeven worden, de eerste resultaten zijn alvast positief.
- De heer Troniseck betreurt dat overal andere regels gelden, terwijl het verkeersbord wel federaal is bepaald. Dit is een gemiste kans, want het werkt toch rechtsonzekerheid in de hand. Ook de eigenlijk sanctie is verschillend van regio tot regio: een boete of een administratieve sanctie. Voor de heer Hendrichs stelt dit laatste punt geen probleem, gezien de overtreding in de wegcode voorzien is. Wat het verkeersbord betreft: de signalisatie is een federale bevoegdheid, terwijl de regels erachter regionaal zijn.
- De heer Popelier geeft aan dat dieselloortuigen van euronormen 5 en 6 vaak vervuilender zijn dan die van euronorm 4, ondanks de invoering van WLTP-normen. Mevrouw Gérard geeft aan dat dit de reden is waarom Brussel diesel volledig wil verbieden vanaf 2030.

7. Varia & suggesties voor een volgende vergadering

Mevrouw Indot vraagt of de deelnemers varia-punten hebben, en of er punten zijn die ze tijdens een volgende vergadering graag zouden bespreken.

- De heer Vancuyck vraagt wat de status van de herziening van de wegcode is. De heer Hendrichs geeft aan dat voor bepaalde punten geen akkoord werd gevonden in het Overlegcomité. De gewesten waren het wel eens over het feit dat door de vragen rond bevoegdheidsverdeling een advies aan de Raad van State vereist was. Deze laatste heeft de adviesaanvraag echter onontvankelijk verklaard, omwille van het gebrek aan akkoord op het Overlegcomité. Ofwel wordt het akkoord in het Overlegcomité vooralsnog bereikt, wat moeilijk is met een regering in lopende zaken, ofwel moet het KB worden voorgelegd aan een nieuwe regering. Desalniettemin zijn recent een aantal wetsvoorstellen goedgekeurd die elementen uit het ontwerp van nieuwe wegcode overnemen, een aantal daarvan betreffen maatregelen ten voordele van fietsers.

Mevrouw Indot bedankt de sprekers en alle aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering af om 13u.