

Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid van 5/11/19

Aanwezig: Joni Junes (VAB), Koen Ricour (Federale Politie), Michaël Jonniaux (VCLP), Eric Troniseck (Centrex), Jean-Marc Timmermans (Agoria), Benjamin Laureys (NHRPH/CNSPH), Stijn Daniëls en Quentin Lequeux (Vias institute), Françoise Godart en Jean-Luc De Keyzer (Brussels Mobility), Gilles Dupuis (College van Procureurs-generaal), Johan Choers (RYD), Florine Cuignet (GRACQ/Fietsersbond), Juan Roque en Patrick Lusyne (Statbel), Werner De Dobbeleer (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), Greta Remy (Vlaamse Overheid, MOW), Thierry Willemarck (Touring), Lode Verkinderen (UPTR/TLV/Febetra), Clément Magos en Fred Bonus (MiMoC), Roel De Cleen (OVK-PEVR), Peter Wiels (Assuralia), Wendy Van Aerschot (FOD Economie), Joël De Keyzer (Politie Brussel Hoofdstad Elsene), Fiorella Toro (AWSR), Alexia Charels (SPW), Frédéric Mayens (RACB), Larissa De Wulf (Belgium Wheelers), FOD Mobiliteit en Vervoer (Martine Indot, Denis Hendrichs, Cathy Decoodt, Anneliese Heeren).

Verhinderd: Erik Caelen (Brulocalis), Stijn Vancuyck (MotorCycle Council), Veerle De Boeck (FBAA), Jean-François Gaillet (Vias)

Mevrouw Indot verklaart de zitting om 10.15 uur voor geopend.

1. Goedkeuring van het verslag van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid (FCVV) van 30/04/19

Het verslag van 30/04/19 wordt zonder commentaren goedgekeurd.

2. Presentatie van de verkeersveiligheidsbarometer door de heer Quentin Lequeux - Vias institute

De verkeersveiligheidsbarometer geeft een eerste overzicht van het meest recente verloop van het aantal letselongevallen en slachtoffers op de Belgische wegen in afwachting van de jaarlijkse bekendmaking van de officiële en definitieve gegevens.

De resultaten betreffen het eerste semester van 2019 in vergelijking met het eerste semester van 2018.

Op nationaal niveau, in de loop van de eerste zes maanden van dit jaar, is het aantal letselongevallen lichtjes gedaald (-3 %). Het aantal verkeersdoden is echter met 27 % gestegen en deze toename is volkomen ongebruikelijk.

Op gewestelijk niveau, voor wat de letselongevallen betreft, stelt men een afname vast voor het Vlaamse Gewest en voor het Waalse Gewest, maar een lichte toename voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Op gewestelijk niveau, voor wat het aantal verkeersdoden betreft, zijn het vooral Vlaanderen en Wallonië die een sterke toename van het aantal verkeersdoden kennen. In Brussel is dit aantal lichtjes gedaald.

Voor het eerste semester van 2019 kunnen we besluiten:

- dat er veel meer verkeersdoden zijn en iets minder ongevallen;
- dat er een aanzienlijke toename is van het aantal verkeersdoden in de provincies Henegouwen, Vlaams-Brabant, Luxemburg en Antwerpen;
- dat er twee keer meer verkeersdoden vallen tijdens weekendnachten;
- dat er een hoogterecord is van het aantal verkeersdoden onder de fietsers;
- dat er een erg sterke toename is van het aantal verkeersdoden onder de motorrijders;
- dat er laagterecords zijn van het aantal ongevallen met auto's, bestelwagens en vrachtwagens.

Na de presentatie werden de onderstaande vragen gesteld:

- Denis Hendrichs vraagt wat het begrip "verkeersdoden" inhoudt. Vroeger dekte dit begrip enkel het aantal personen die ter plaatse overleden en niet diegenen die binnen 30 dagen overleden. Is deze methodewijziging een verklaring voor de ongunstige cijfers? Vias antwoordt dat de personen die ter plaatse overleden en diegenen die binnen 30 dagen overleden, meegeteld zijn, maar dat dit geen invloed heeft omdat men dezelfde slachtoffercategorieën heeft vergeleken door de cijfers van de voorgaande jaren te herwerken.
- Denis Hendrichs vraagt wat de toename van de verkeersdoden onder de voetgangers en bestuurders van een bromfiets zou kunnen verklaren, terwijl deze een zeer regelmatige afname kenden. Behoren de speedpedelecs tot deze categorie? Op gewestelijk niveau stellen we ook een jojo-effect vast. Hoe valt dit te verklaren? Vias antwoordt dat voor de voetgangers de cijfers erg onuitgesproken zijn. Het is dus moeilijk om hieruit conclusies te trekken. De speedpedelecs vallen onder de categorie "fietsen" dus dat heeft ongetwijfeld een invloed op de cijfers, maar men kan beter de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer voor het hele jaar afwachten.
- Juan Roque is van mening dat de methode (die de dodelijk gekwetsten meetelt) zeker een impact heeft, ook als het om kleine cijfers gaat. Dit verklaart de toename van het percentage. Denis Hendrichs vraagt of de cijfers voor 2018 volgens deze methode werden herwerkt? Vias bevestigt dat ze werden aangepast (cf. supra).
- Mevrouw Indot benadrukt het belang om meer specifieke categorieën te hebben, bijvoorbeeld voor de speedpedelecs. Vias antwoordt dat het vaak om nieuwe categorieën gaat, en dus moeilijk te implementeren is, maar dat dit wel heel interessant is (bijvoorbeeld ook voor de e-steps).
- Florine Cuignet vraagt of er meer gedetailleerde informatie beschikbaar is over het type voertuigen. Kunnen de slechte cijfers, met name het hogere aantal dodelijke slachtoffers, in verband worden gebracht met het steeds grotere aantal grote SUV's op onze wegen?
- Fiorella Toro vraagt om de nodige voorzichtigheid aan de dag te leggen bij de bekendmaking van de cijfers teneinde niet een of andere provincie een stigma op te kleven. Ze zou ook graag uitleg krijgen over deze cijfers. De heer Joël de Keyzer meent dat men ook aandacht moet

hebben voor de relaties met de “botspartners”. Vias verduidelijkt dat de barometer tendensen weergeeft, het is geen diepgaande analyse. Momenteel blijft het moeilijk om zich uit te spreken over de evolutie. Patrick Lusyne zegt dat de gegevens over de botspartners al zijn ingezameld en dat een analyse daarvan dus mogelijk is. Stijn Daniëls bevestigt dit en zegt dat men het statistisch verslag voor 2018 moet afwachten dat weldra zal worden gepubliceerd. Mevrouw Indot wil dat dit verslag op de volgende vergadering van de Federale Commissie wordt voorgesteld.

3. Presentatie van de enquête over de gebruikers en het gebruik van de elektrische steps in Brussel door de heer Jean-Luc De Keyzer - Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Eind 2018 begonnen de elektrische steps hun intrede te doen in Brussel. Er werd een regelgeving goedgekeurd die met name de operatoren van deelsteps verplicht om houder te zijn van een vergunning. Vandaag zijn er 4 operatoren op het terrein (enkele anderen wachten nog op hun vergunning) en ongeveer 5000 e-steps in omloop. Er werd ook een enquête gehouden bij de gebruikers van elektrische steps (deelsteps en/of private steps) om het profiel van de gebruikers te analyseren. Wat waren de vaststellingen met betrekking tot deze nieuwe vorm van micromobiliteit?

Het merendeel van de gebruikers zijn vrij jonge mannelijke werknemers (25-34 jaar) die een hogere of universitaire opleiding hebben genoten, een multimodaal profiel hebben en die de step gebruiken voor woon-werkverplaatsingen (zij gebruiken vooral private steps), in hun vrije tijd ('s avonds) en in combinatie met andere vervoerswijzen. 's Avonds en in het weekend wordt de deelstep het meest gebruikt (bij gebrek aan openbaar vervoer).

Hinderpalen voor het gebruik van deze verplaatsingswijze zijn in de eerste plaats het onveiligheidsgevoel, vervolgens de kostprijs, de slechte weersomstandigheden en het probleem om boodschappen te vervoeren.

De vervoerswijzen die het meest door de elektrische step worden vervangen, zijn het openbaar vervoer, verplaatsingen te voet, een gemotoriseerd voertuig en tot slot de eigen fiets.

Besluit: de gebruikers zijn vrij getypeerd, de veiligheidskwestie vormt een hinderpaal, de modal shift is uitgesprokener voor de gebruikers van private steps.

De problematieken die bijzondere aandacht verdienen, zijn de volgende: parkeren (dropzones, no-parkingzones, toezichthoudende agenten), de sensibilisering voor de verkeersveiligheid, de technische aspecten (snelheid, wielen, remmen) en uitrusting (helm ...).

De conclusies stroken grotendeels met de Mobility Vision van het gewestelijk mobiliteitsplan. De ambities op het vlak van de modale verschuiving van de auto naar deze voortbewegingstoestellen voor korte afstanden zijn vrij uitgesproken.

Naar aanleiding van de presentatie werd de onderstaande opmerking gemaakt:

- Denis Hendrichs zegt dat dit de idee versterkt dat er twee soorten elektrische steps en verschillende gebruikers bestaan: enerzijds de private elektrische steps en anderzijds de elektrische deelsteps. De eerste categorie lijkt iets verantwoordelijker te zijn (vanuit het oogpunt van de organisatie van de verplaatsing, de veiligheid (verkeer, parkeren, lichten, helm, ...)). Het zal interessant zijn om er bij een eventuele aanpassing van de regelgeving rekening mee te houden.

4. Presentatie “Elektrische steps in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest” door mevrouw Françoise Godart - Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De ordonnantie van 29 november 2018 en het besluit van 17 januari 2019 (van kracht sinds 1 februari 2019) betreffende het fietsdelen te Brussel: zie de links op de slides. De operatoren moeten houder zijn van een vergunning die onderworpen is aan vergunningsvoorwaarden en aan de naleving van de exploitatievoorwaarden. Bij niet-naleving van deze voorwaarden is een bestraffingsmechanisme voorzien.

In de herfst van 2019 hield Brussel een enquête in de ziekenhuizen (de enquête zal binnenkort in het FR en NL online worden geplaatst). Met betrekking tot de ongevallen verklaart 13 % van de respondenten een ongeval te hebben gehad, 48 % met lichamelijk letsel (en waarbij ze in 69 % van de gevallen de enige betrokkene waren; in 41 % van de gevallen wordt de slechte staat van het wegdek ingeroepen). Vanuit statistisch oogpunt (Statbel) werd er slechts één ongeval met een lichtgewonde ingevoerd voor de jaren 2017-2018: wat is hiervoor de reden? Gaat het om een slechte invoer in de verkeersongevallenformulieren (VOF's) (gelijkstelling met de fietsers?), geen vaststelling door de politie?

De bevraagde Brusselse ziekenhuizen hebben vastgesteld dat het aantal opnames constant evolueert, dat er meer opnames zijn bij mooi weer (4 tot 30 gevallen per maand), en dat het hoofdzakelijk gaat om mannen waarvan de gemiddelde leeftijd 33 jaar is. Het merendeel droeg geen helm.

Bij elke gelegenheid worden er via de sociale media preventiecampagnes (naleving van de verkeersregels, dragen van een helm, polsbescherming, een fluohesje, ...) gevoerd en worden er flyers uitgedeeld.

Vervolgens werden de onderstaande opmerkingen geuit:

- De heer Juan Roque (Statbel): de statistieken zijn inderdaad niet representatief aangezien er te weinig gevallen zijn ingevoerd.
- Mevrouw Larissa Dewulf (Belgium Wheelers) deelt mee dat haar organisatie voor het dragen van een helm is. Je hoort vaak zeggen dat het dragen van een helm hinderlijk is, maar op de markt bestaan er ook plooibare helmen.
- Mevrouw Indot deelt mee dat het al dan niet verplicht dragen van de helm intern werd besproken.
- De heer Jean-Marc Timmermans (Agoria) legt uit dat er op Europees niveau nieuwe technische normeringsregels zullen komen. Agoria heeft de gebruiksregels voor elektrische steps in de verschillende lidstaten in kaart gebracht en kan deze informatie desgewenst delen.

5. Presentatie van de verkeersregels van de voortbewegingstoestellen in België en in het buitenland door de heer Denis Hendrichs - FOD Mobiliteit en Vervoer

De heer Hendrichs stelt de verschillende, in het Verkeersreglement vervatte regels over voortbewegingstoestellen voor. Men wilde deze regels van meet af aan vrij simpel houden. Wie stapvoets rijdt, moet de regels voor voetgangers volgen en wie sneller rijdt, moet de regels voor fietsers volgen. Men kan dus, naargelang van de snelheid, van de ene status overgaan naar de andere. De Belgische regelgeving eist geen minimumleeftijd, geen rijbewijs, geen helm om met een elektrische step te rijden.

Aansluitend bij een klein overzicht van de regels die in andere landen gelden, zou het interessant zijn om de door Agoria opgestelde cartografie te delen, aangezien er op het niveau van de FOD weinig informatie kon worden ingezameld. Het blijkt dat veel lidstaten een harmonisering van de technische normen voor deze gemotoriseerde voortbewegingstoestellen wensen.

Vanaf 1 juli 2019 werd de toegestane maximumsnelheid voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen opgetrokken van 18 naar 25km/u.

Naar aanleiding van de presentatie van de heer Hendrichs werden de onderstaande vragen gesteld:

De heer Joni Junes wijst erop dat het interessant zou kunnen zijn om zich te laten inspireren door bepaalde regels die in het buitenland gelden. In Parijs mogen elektrische steps bijvoorbeeld niet op de voetpaden worden gebruikt. Denis Hendrichs antwoordt dat er in België geen andere regel voor parkeren is dan die die in artikel 7.3 is voorzien, maar dat er voor deelsteps lokale regelgevingen zijn die bepaalde aspecten zoals vergunningen, dropzones, enz. regelen. In 2006 had men bij de uitwerking van de regelgeving over voortbewegingstoestellen geen minimumleeftijd ingesteld omdat er toen geen probleem was, maar vandaag liggen de zaken anders. Idem voor het dragen van een helm. Op een dag zal men misschien toch moeten ingrijpen. De FOD volgt de kwestie en het verloop van de problematiek op de voet en met aandacht.

6. Voortbewegingstoestellen – Productwetgeving FOD Economie - Wendy Van Aerschot (Dienst Reglementering Veiligheid)

Mevrouw Van Aerschot stelt de regelgeving voor die van toepassing is op voortbewegingstoestellen (VBT's). Het gaat meer bepaald om:

- boek IX van het Wetboek economisch recht betreffende de veiligheid van producten en diensten dat een bepaald aantal verplichtingen oplegt aan producenten en verdelers met name dat zij enkel veilige producten verkopen, dat ze de consument over de productrisico's informeren, dat ze een handleiding ter beschikking stellen, dat ze met de bevoegde autoriteiten samenwerken, ...
- het KB van 12 augustus 2008 betreffende het op de markt brengen van machines dat Richtlijn 2006/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 betreffende machines en tot wijziging van Richtlijn 95/16/EG omzet in Belgisch recht. Dit besluit is van toepassing op de VBT's waarvoor Verordening 168/2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers niet geldt. Er bestaan nog geen geharmoniseerde normen voor steps en monowheels.

De definitie van machine is de volgende: het is een aandrijfsysteem met een specifieke toepassing en met verschillende onderdelen waarvan er minstens 1 beweegt.

Er is geen typegoedkeuring nodig.

Als het om speelgoed gaat, is het KB speelgoed van toepassing (die nooit voor vervoer geldt).

Voor segways was het eerst niet duidelijk, maar er werd beslist dat de machinerichtlijn van toepassing is (cf. voor golfwagentjes voor golfterreinen).

Voor machines is er geen overheid die zich moet met het op de markt brengen van het voertuig, maar enkel controle nadien.

In september 2019 heeft het Belgisch Elektrotechnisch Comité normen voor elektrotechnische vervoersmiddelen opgesteld.

Documenten en markeringen: de EG-verklaring van overeenstemming is heel belangrijk voor de FOD Economie. Het betreft een verklaring van de fabrikant waarin staat welke normen hij heeft gebruikt. Deze verklaring moet elk product vergezellen. Verder is er een CE-markering nodig op elk gemotoriseerd voortbewegingstoestel, een serie- of typeaanduiding, het bouwjaar, informatie zoals het maximale gewicht van de gebruiker, de maximale hellingsgraad, gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen (moet op het product zelf staan), in de taal van het taalgebied.

Een campagne over hoverboards zal waarschijnlijk volgende week online worden gezet. Er werden 10 hoverboards getest en ze bleken niet in orde te zijn (dezelfde slechte testresultaten waren er in Nederland met 30 geteste modellen).

De Verzekeringwet van 1989 is van toepassing. Recent werd die gewijzigd in de zin dat elektrische motorvoertuigen die minder dan 25 km/u rijden, geen aansprakelijkheidsverzekering moeten hebben. Een familiale verzekering mag, maar moet niet.

Naar aanleiding van de presentatie werden de onderstaande vragen gesteld:

- Denis Hendrichs vraagt welke de verplichtingen zijn van verkopers van elektrische steps. Welke informatie moeten zij aan de kopers verstrekken? Op welke manier? In de winkels worden talrijke modellen van elektrische steps verkocht zonder informatie over de maximumsnelheid enz. Dit is soms een val voor de consument die een dergelijk toestel dan kan kopen terwijl dit toestel misschien niet eens op de openbare weg mag rijden. Mevrouw Van Aerschot antwoordt dat de FOD Economie niets tegen deze winkel kan doen. Deze steps mogen worden verkocht, maar mogen niet op de openbare weg worden gebruikt. Het principe is dat de fabrikant en niet de distributeur de consument moet informeren. De verdeler heeft geen verplichtingen, behalve dan de bestaande info van de fabrikant meedelen aan de kopers. En het volstaat dat deze informatie in de handleiding is vervat om de wettelijke verplichting na te komen.

Een geharmoniseerde norm met betrekking tot de maximumsnelheid zou meer duidelijkheid scheppen. Er is ook een wijziging nodig aan de machinerichtlijn.

- Mevrouw Dewulf (Belgium Wheelers) legt uit dat bepaalde verzekeraars voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen zoals de speedpedelec verzekeringen voorstellen voor voertuigen die sneller dan 25 km/u kunnen rijden. Mevrouw Indot wijst erop dat speedpedelecs niet meer moeten zijn verzekerd; ze heeft dus vragen bij het nut van deze verzekeringen. Mevrouw Indot legt uit dat de FOD de kwestie van de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen die een aanzienlijke groei kennen, van nabij volgt.

7. Presentatie van MiMoC (Clément Magos, Fred Bonus) en Belgium Wheeler (Larissa Dewulf)

Het Micro Mobility Center is een expertisecentrum over micromobiliteit dat opleidingen en informatie verstrekt aan een breed publiek en aan overheidsdiensten, vooral dan in Brussel. Het beoogt een betere integratie van micromobiliteit met veiligheid, verantwoordelijkheid en duurzaamheid als kernwaarden. Het is er zich van bewust dat het om een specifieke doelgroep gaat die een specifieke communicatie vereist. Op het terrein wordt volop nagedacht over de verbetering van de verkeersveiligheid zoals bijvoorbeeld de verplichting voor operatoren om een basisopleiding aan te

bieden, de ontwikkeling van een multimodale aanpak van de verkeersveiligheid, de uitbouw van een intermodaal inzicht (buschauffeurs - VBT's) en een minder op de auto gerichte visie op verkeersveiligheid, de stimulering van goede gewoonten bij distributeurs, de opmaak van productnormen ...

Mevrouw Dewulf (Belgium Wheelers) legt uit dat de elektrische monowheel een VBT is dat zich bijzonder goed aanpast aan 3 verkeersstromen (auto's, fietsers en voetgangers). De vzw heeft tot doel de micromobiliteit te promoten en een verantwoord gebruik ervan te stimuleren. Veel mensen zijn tegen VBT's gekant en dat schaadt de zaak van de micromobiliteit. Er zijn opleidingsactiviteiten voorzien (oprichting van een community om contact te zoeken met andere gebruikers, verantwoordelijk en respectvol zijn ten aanzien van andere gebruikers) evenals sportieve activiteiten zoals polowheel waarbij men zijn verplaatsingsmiddel leert beheersen (obstakels, remmen, ...). De vzw wenst dat er maatregelen worden genomen inzake de bescherming (verplicht stellen van meer beschermingsmiddelen), inzake de verlichting, inzake het dragen van een helm ("no helmet, no brain"), inzake de kledij en ook voor wat betreft de geluidsuitrustingen. De kwestie over het delen van de openbare ruimte is ook essentieel om bijvoorbeeld conflicten met voetgangers op fietspaden te vermijden. Ook de snelheidskwestie komt ter sprake: de vzw pleit ervoor dat monowheels tot 45 km/u zouden mogen rijden (met in dat geval het verplicht stellen van een rijbewijs, beschermingsmiddelen, enz.). Een ingebouwde snelheidsbegrenzing tot 25 km/u kan een risico inhouden omdat deze motoren onvoldoende reactief zijn voor deze toestellen.

Mevrouw Florinne Cuignet (Graq): Voortbewegingstoestellen maken gebruik van dezelfde infrastructuur als fietsers. Op veel plaatsen delen fietsers echter ruimtes met voetgangers, die vaak te smal en moeilijk leesbaar zijn, wat leidt tot conflicten tussen gebruikers: dit pleit voor meer aangepaste en duidelijke infrastructuren. Momenteel denkt men bijvoorbeeld volop na over speedpedelecs, want er rijzen heel wat vraagtekens met betrekking tot hun plaats op de weg.

Mevrouw Indot bevestigt dat de openbare weg een kwestie is die de aandacht van de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft, maar het is ook een bevoegdheid van de gewesten wanneer het over de infrastructuur gaat.

8. Standpunt van de Politie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest Elsene - de heer Joël De Keyzer, Verkeersdirectie.

Ook voor de politie gaat de problematiek van de elektrische steps over de plaats ervan op de openbare weg: het toezicht en de verbalisering vormen een enorme werklast. Het klopt dat men moet vaststellen dat veel incidenten niet in de statistieken verschijnen. Vaststellingen van ongevallen gebeuren door de politie: sinds kort is er een specifieke codering voorzien. Wildparkeren vormt ook een groot probleem. Het zou bijvoorbeeld interessant zijn om dit te verbieden bij oversteekplaatsen voor voetgangers (geen log off mogelijk in bepaalde zones, via operatoren afdwingen). Wat betreft de vermindering van de maximumsnelheid lijkt er zich binnen Europa een eensgezindheid af te tekenen over een afstemming op 25 km/u. Ook de wielomtrek zou een bijzonder aandachtspunt moeten zijn (de wielomtrek moet groter zijn, veel ongevallen houden verband met dit probleem). De Politie is geen voorstander van het verplicht dragen van een helm (rekening houdend met het risico op marginalisering van dit soort voortbewegingstoestel), maar wel van sensibilisering. Een basisopleiding en een gedragscode zijn altijd goede initiatieven. De politiezone heeft geen actieplan gericht op deelsteps. De politiezone is geen voorstander van toezichthoudende agenten.

9. Presentatie over elektrische steps: overzicht van de kennis en onderzoeks- en interventieprojecten van Vias institute - de heer Stijn Daniëls - Vias institute

Tussen 2016 en 2018 zijn er niet veel ongevallen waarin VBT's betrokken waren. De code voor VBT's op het verkeersongevallenformulier (VOF) bestaat nog niet lang. Veel ongevallen worden nooit aangegeven bij de Politie, dus er is een grote onderregistratie.

Er is een onderzoek in Oslo dat aantoonde dat de subjectieve onveiligheid groot is, maar dat het aantal ongevallen niet erg hoog ligt.

Vias voert een onderzoek in twee ziekenhuizen naar de aard van de ongevallen (in verband met het dragen van een helm) en het gebruik van speedpedelecs. De resultaten van meerdere onderzoeken worden voorgesteld en daarin worden de karakteristieken van ongevallen met elektrische steps uiteengezet. Vias institute stelt zijn onderzoeks- en interventieprojecten voor (zie slides).

Mevrouw Indot heeft nota genomen van alles wat werd voorgesteld.

Tot slot deelt mevrouw Indot mee dat er binnen een jaar feedback zal komen over de verdere evolutie van de VTB's. Momenteel moet er bekeken worden hoe men reageert op een snelheidsbegrenzing tot 25 km/u. Voor de technische normen die op VBT's van toepassing kunnen zijn, moet men gaan kijken in de Europese Machinerichtlijn die tot de bevoegdheid van de FOD Economie behoort. De heer Erik Troniseck legt uit dat men voorzichtig moet zijn omdat tot op heden de politie niet over de middelen beschikt om de snelheid van deze voortbewegingstoestellen te controleren en snelheid vormt uiteraard een risico voor de verkeersveiligheid.

10. Varia

Aangezien er geen andere punten meer zijn, bedankt mevrouw Indot de sprekers en alle aanwezigen voor hun bijdrage en ze sluit de vergadering om 14.00 uur.