

## Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid van 03/03/20

Aanwezig : André Tourneur (SPW), Geert Popelier en Joni Junes (VAB), Koen Ricour (Federale Politie), Eric Troniseck (Centrex), Benjamin Laureys (NHRPH/CNSPH), Françoise Godart et Marianne Courtois (Bruxelles Mobilité), Laura Gonzalez Shena (RYD), Wies Callens (GRACQ/Fietsersbond), Juan Roque (SPF Economie, DG Statistiek), Stijn Daniels en Freya Sloomans (Vias institute), Werner De Dobbeleer (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), Pascal Lammar (Vlaamse Overheid, MOW), Isabelle De Maegt (UPTR/TLV/Febeta), Tom Dhollander (Voetgangersbeweging), Roel De Cleen (OVK/PEVR), Bas De Geus (VUB), Eric Caelen (Brulocalis), Vincent Flore (SAT Justitie), Peter Wiels (Assuralia), Fiorella Toro en Françoise Gauillaume (AWSR), Denis Hendrichs, Cathy Decoodt, Anneliese Heeren, Anne Vandenbergh (Fod Mobiliteit en Vervoer/SPF Mobilité et Transports).

Verontschuldigd : Bruno Didier (Assuralia), Jean-François Gaillet (Vias institute), Frédéric Maeyens (RACB), Stijn Vancuyck (Motorcycle Council), Gilles Dupuis & Luc Van Ausloos (College van procureurs-generaal), Michaël Jonniaux (VCLP)

De heer Hendrichs opent de vergadering om 10u15.

### **1. Goedkeuring van het verslag van de FCVV van 05/11/2019**

Het verslag van de vergadering van 05/11/2019 wordt goedgekeurd zonder opmerkingen.

### **2. Voorstelling van het statistisch verslag ongevallen 2018 (Freya Sloomans, Vias institute)**

De verkeersveiligheidsbarometer voor het jaar 2019 lijkt voor het eerst sinds lang een negatieve evolutie weer te geven en zal normaal gesproken begin maart in zijn geheel beschikbaar zijn [hij staat momenteel online op de website van Vias].

In de marge van de presentatie werden de volgende punten besproken:

- Denis Hendrichs (FOD Mobiliteit en Vervoer): de evolutie van het risico op ongevallen met lichamelijk letsel voor 2019 toont een oververtegenwoordiging bij ouderen en fietsers. Hebben we een idee van de factoren? Zijn het senioren die de fiets gebruiken? Mevrouw Sloomans geeft aan dat de slachtoffers onder de oudere groep vooral voetgangers zijn.

- Bas De Geus (VUB): Is er in de statistieken een onderscheid tussen klassieke en elektrische fietsen? Mevrouw Sloomans zegt dat dit onderscheid sinds 2017 wordt gemaakt bij de registratie van ongevallen. Tijdens de volgende vergadering van de Federale Commissie kan VIAS een presentatie verzorgen inzake het risico per aantal kilometer die gereden werd, ook met andere modi.

- Roel De Cleen (OVK/PEVR): Een van de dia's in de presentatie gaat over het ongevalsrisico per gereden voertuigkilometer, dus deze indicator is niet van toepassing op fietsen? De heer Daniels (Vias institute) geeft aan dat de uitbreiding naar andere vervoersmodaliteiten is gepland.

- André Tourneur (SPW) merkt op dat voor Wallonië de cijfers voor 2019 niet goed zijn. Wallonië ligt niet in het goede Europese gemiddelde. Hij hoopt dat er oplossingen zullen worden gevonden voor de verkeersveiligheidsproblemen die uit deze gegevens naar voren komen, met name door inspiratie te putten uit het beleid dat in andere Europese landen wordt gevoerd.

- Wies Callens (GRACQ/Fietsersbond): Er is een toename van het gebruik van fietsen. Er moet worden gekeken naar de ongevallenstatistieken van fietsers, met name op kruispunten en erbuiten. Hij vraagt met aandring naar studies over de oorzaken van ongevallen met fietsen. De heer Daniels (VIAS institute) zegt dat er dit jaar een diepgaand onderzoek naar het gedrag van fietsers en de risico's op rotondes loopt, evenals een analyse van de oorzaken van ongevallen met ouderen op de fiets, en een onderzoek naar elektrische fietsen en speed pedelecs, waarvan de resultaten eind 2020 worden verwacht. VIAS kan daarover ten gepaste tijde een presentatie geven.

- Tom Dhollander (Voetgangersbeweging): vraagt zich af hoe de verdeling en de ernst van de ongevallen per wegtype is. Het zou interessant zijn om hier meer over te weten; waar gebeuren de meeste ongevallen met voetgangers: binnen de bebouwde kom of buiten de bebouwde kom?

- Marianne Courtois (Brussel Mobiliteit) stelde dezelfde vraag voor Brussel - toch een atypische regio - en wilde een analyse die de kenmerken van deze ongevallen zou belichten.

### **3. Doctoraatsstudie Fietsveiligheid bij adolescenten (Bas De Geus, VUB)**

De presentatie richt zich op 3 studies die door de VUB zijn uitgevoerd. Het bleek dat er in het verleden zeer weinig onderzoek is gedaan naar fietsongevallen onder jongeren en hun blootstelling aan risico's op de weg. De analyse werd uitgevoerd in Vlaanderen, in samenwerking met de Universiteit van Gent die de GIS-gegevens leverde.

Men moet voorzichtig zijn met de conclusies met betrekking tot de infrastructuur. Dit betekent niet noodzakelijkerwijs dat er meer fietspaden nodig zijn, maar misschien moeten wegen worden ontworpen die automobilisten dwingen langzamer te rijden. Daarnaast is het essentieel om de databanken van de verzekeraars grondiger te analyseren. Deze databanken zijn rijk aan informatie over de oorzaken van ongevallen, wat niet het geval is met de politiestatistieken.

In de marge van de presentatie werden de volgende punten besproken:

- Denis Hendrichs (FOD Mobiliteit en Vervoer) merkte op dat de conclusies van de studie niet op andere regio's kunnen worden toegepast. Aanvullende studies voor Wallonië en Brussel zijn daarom noodzakelijk. In de conclusies van de studie wordt gesteld dat de uitrusting van de fietser geen effect heeft op de ongevallen? De heer De Geus stelt dat het dragen van een helm de kans op een ongeval niet verkleint, maar dat de ernst van het ongeval minder groot is bij het dragen van een helm. Aan de andere kant vermindert het duidelijk zichtbaar zijn (met goede verlichting en een fluo hesje) wél het risico op een ongeval. Een interessante maatregel om het risico op conflicten te verminderen is het verbieden van zwaar vervoer tijdens de spitsuren, wanneer kinderen vaak naar school fietsen. Sommige Europese landen voorzien dit al.

- Werner Dedobbeleer (Vlaamse Stichting Verkeerskunde): De menselijke factor is de belangrijkste factor bij het ontstaan van ongevallen (= afleiding). Wat is aan te bevelen op het vlak van sensibilisering specifiek voor jongeren? De heer De Geus wijst erop dat er veel ongelukken gebeuren als jongeren

naast elkaar rijden, dus op het eerste gezicht lijkt het beter om alleen te rijden dan in een groep. Groepen zijn echter net meer zichtbaar voor andere weggebruikers. Voorzichtigheid is dus geboden bij het doen van aanbevelingen. Hij richt zich naar de regio's om de jongeren gepast te sensibiliseren.

- Roel De Cleen (OVK): Verkeersveiligheidseducatie eindigt rond de leeftijd van 12 jaar. Dit is een lacune in het leerplan van de middelbare school.

- Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit en Vervoer) vraagt wat de conclusies en aanbevelingen zijn met betrekking tot het dragen van de fietshelm. Moeten we de helmen verplicht stellen of niet? De heer De Geus herhaalt dat het dragen van een fietshelm het risico op ongevallen niet zal verminderen, maar dat de ernst van het ongeval en de gevolgen ervan duidelijk minder groot zullen zijn. Het gebruik van goede verlichting en het fluo hesje zal ook het risico verminderen. Fietsers moeten zich ervan bewust zijn dat zij ook verantwoordelijk zijn voor hun eigen veiligheid. Hij is geen voorstander van een helmverplichting, een verplichting is een negatief woord en kan leiden tot tegenstrijdig gedrag. Het is beter om het helmgebruik positief te stimuleren door de voordelen duidelijk zichtbaar te maken.

#### **4. Voorstelling van het slaperigheidsonderzoek door VSV en de campagne "Late rit/Powernap" (Werner De Dobbeleer, Vlaamse Stichting Verkeerskunde)**

Na de presentatie werden de volgende vragen gesteld:

- Denis Hendrichs (FOD Mobiliteit en Vervoer): Is er een biologische nacht op een ander moment van de dag? Het ongevalsrisico is 30% hoger als men in zijn biologische nacht rijdt, hoe zit het in andere situaties overdag (bijvoorbeeld op een monotone weg)? Hebben bepaalde beroepen (bijv. beroepschauffeurs) behoefte aan meer gerichte bewustmakingscampagnes? De heer De Dobbeleer stelt dat deze analyse de biologische nacht alleen voor de avond- en nachtperiode heeft bestudeerd.

- Bas de Geus (VUB) wijst erop dat de sensibiliseringsboodschap (koffie = geen slaperigheid) riskant kan zijn omdat sommige mensen niet of slechts licht gevoelig zijn voor koffie. De opname van cafeïne kan sterk verschillen van persoon tot persoon. Dit kan leiden tot een vals gevoel van veiligheid. We zien ook gezinnen op reis gaan naar de Alpen, soms ook tijdens de nacht, na een drukke werkweek. Een koffie is op dit moment niet de juiste oplossing. De heer De Dobbeleer wijst erop dat het duidelijk de powernap (een kort dutje tussen 15 en 30 minuten) in combinatie met koffie is die de meest positieve effecten heeft, maar dit specifiek voor een late rit (zoals duidelijk vermeld in de campagne). Voor lange ritten werd in de zomer van 2018 een andere campagne gevoerd die inspeelt op voldoende nachtrust (dus een power nap en koffie zijn dan zeker onvoldoende) vooraleer je met de auto op reis vertrekt.

#### **5. Voorstelling van de enquête over de plaats van voetgangers en fietsers op de weg (Joni Junes, VAB)**

Het onderzoek heeft betrekking op verschillende voorgestelde infrastructurele en wettelijke maatregelen. De enquête werd alleen in Vlaanderen en Brussel gelanceerd.

De volgende punten zijn aan de orde gekomen:

- De respondenten in Vlaanderen zijn er voorstander van om meer ruimte te geven aan fietsers en voetgangers, deze prioriteit verschilt in Brussel, maar zowel in Vlaanderen als in Brussel krijgt de auto de laagste prioriteit, wat een positief element is: Denis Hendrichs (FOD Mobiliteit en Vervoer) zegt dat het voor de FOD interessant is om het niveau van maatschappelijk draagvlak over deze maatregelen te kennen (de feedback van de basis is interessant: politie, gebruikers...), bijvoorbeeld in het kader van de wijzigingen van de verkeerswetgeving.

- Wies Callens (GRACQ/Fietsersbond) hoe zit het met de speed pedelecs? In een zone 30 is snelheid een probleem. Het is belangrijk om altijd na te denken over snelheidsconflicten, want de speed pedelec wordt steeds populairder in Vlaanderen. Maar het heeft geen zin om ze op fietspaden te verbieden, alleen maar omdat ze sneller kunnen rijden. Dan kunnen we ook Ferrari's op de openbare weg verbieden. Het is van essentieel belang dat de weggebruikers, ook de bestuurders van speed pedelecs, zich aan de snelheidslimiet houden.

- Tom D'Hollander (Voetgangersbeweging): Het is interessant om publieke steun te zien voor het verwijderen van een rijstrook van de openbare weg om meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers. Mevrouw Junes heeft hier meer details over.

- Erik Troniseck (Centrex) zei dat het belangrijk was om een "à la carte" wegcode te vermijden (met nog meer aparte categorieën van weggebruikers) die onduidelijk te interpreteren wordt. Misschien moeten speed pedelec bestuurders worden ingedeeld op basis van de snelheid waarmee ze rijden (zoals bij voortbewegingstoestellen): soms fietsers, soms bromfietsers?

## **6. Stand van zaken van het project Crossborder (Vincent Floré, SAT Justitie)**

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

- Isabelle De Maegt (Febetra/UPTR/TLV): voor rechtspersonen is de procedure niet duidelijk. Het is noodzakelijk de inbreuk te betwisten om de eigenlijke bestuurder te kunnen aangeven. Vincent Floré (SAT Justice) antwoordde dat de nieuwe website een duidelijk onderscheid zal maken tussen de twee procedures, zijnde de natuurlijke personen en de rechtspersonen. Er is een bevraging gebeurd bij bedrijven (klein, middelgroot, groot), met name in de sector van het zware vervoer. Dit gaf een aantal verbeterpunten waarmee rekening werd gehouden.

- Geert Popelier (VAB): Wat betreft het bevel tot betalen: geldt dit ook voor parkeerovertredingen? Voor alle landen of op basis van bilaterale overeenkomsten? Vincent Floré (SAT Justitie) antwoordt dat de Europese CBE-richtlijn betrekking heeft op 8 verkeersovertredingen. Ook bilaterale overeenkomsten (met Frankrijk en Nederland) kunnen van toepassing zijn. Maar de uitwisselingen met andere Europese landen zijn niet voorzien voor gedepenaliseerde verkeersovertredingen. Sommige landen, zoals Frankrijk, weigeren de opgelegde sancties voor gedepenaliseerde of administratieve overtredingen uit te voeren.

- Eric Troniseck (Centrex): steeds meer overtredingen worden met behulp van geautomatiseerde camera's opgespoord. Het inhalen bij regenweer bijvoorbeeld, en deze overtredingen zijn niet afgedekt. Denis Hendrichs (FOD Mobiliteit en Vervoer) wees erop dat de FOD Mobiliteit en Vervoer actief is op het niveau van de Europese Commissie. Wat de grensoverschrijdende handhaving betreft, heeft de Commissie besloten de richtlijn te herzien. De FOD Mobiliteit en Vervoer wil het toepassingsgebied van de richtlijn verruimen en het mogelijk maken om overtreeders te bestraffen voor

alle overtredingen die automatisch kunnen worden opgespoord (inhalen, laden, parkeren, enz.). Dit is echter een lang proces en we weten niet of de andere lidstaten daar wel voorstander van zullen zijn. Een van de grootste problemen is de vertaling van alle benamingen van overtredingen in de verschillende Europese talen.

#### **6. Debriefing van de “3rd Global Ministerial Conference on Road Safety (WHO), 19-20 februari, Zweden (Denis Hendrichs, FOD Mobiliteit)**

Alle informatie en presentaties zijn te vinden op <https://www.roadsafetysweden.com/>.

De nadruk ligt op het sterke verband tussen verkeersveiligheid en duurzame ontwikkeling, de samenwerking tussen de publieke en de private sector, de veranderende mobiliteit (stedelijk, meer kwetsbare gebruikers, afleiding), het wereldwijde engagement door de ondertekening van de Verklaring van Stockholm door 140 landen (niet ondertekend door de Verenigde Staten vanwege het klimaataspect).

#### **7. Korte stand van zaken van het ontwerp tot herziening van de wegcode (Denis Hendrichs, FOD Mobiliteit)**

De besprekingen met de regio's werden hervat op vraag van minister Bellot.

De opmerkingen van het Vlaamse Gewest werden door de administratie geanalyseerd en het ontwerp van koninklijk besluit werd aangepast in het licht van de relevant geachte opmerkingen. Zo snel als mogelijk zullen er vergaderingen met de drie regio's worden gehouden, waarna het ontwerp voor advies naar de Raad van State zal worden gestuurd.

#### **Varia**

- Denis Hendrichs vraagt de leden van de Federale Commissie om de lijst van hun vertegenwoordigers te bekijken en eventuele wijzigingen door te geven.
- Hij nodigt de leden van de FCVV uit om punten die zij op de volgende vergadering willen presenteren, mee te delen.

Denis Hendrichs bedankt de leden van de FCVV en de sprekers en sluit de vergadering af om 13.00 uur.