



PV van de vergadering van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid van 22 juni 2021

Aanwezig : Georges Gilkinet (Minister van Mobiliteit), Denis Hendrichs, Simon Linsmeau (kabinet Gilkinet), Martine Indot, Anne Vandenberghe, Cathy Decoodt, Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit en Vervoer), Stijn Daniels, Freya Sloomans, Jean-François Gaillet, Vincent Leroy, Stijn Daniels (Vias Institute), Geert Popelier (VAB), Joni Junes (VAB), Koen Ricour (federale Politie), Gregory Vandembulcke-Plasschaert (federale Politie, DAH), Eric Troniseck (Centrex), Jurgen Dhaene (lokale Politie VCLP), Véronique Duchenne (NHRPH), Françoise Godart (Brussel Mobiliteit), Alexandre Carlino (Brussel Mobiliteit), Wies Callens (GRACQ/Fietsersbond), Juan Roque (FOD Economie, DG Statistiek), Werner De Dobbeleer (VSV), Vanessa Albrechts (UPTR/TLV/Febetra), Roel De Cleen (OVK), André Tourneur (SPW), Vincent Flore (SAT Justitie), Françoise Guillaume (AWSR), Frédéric Maeyens (RACB), Laurence Willemse (kabinet Van den Brandt), Gilles Dupuis (College van Procureurs-generaal), Anja De Schutter (College van Procureurs-generaal), Danny Smagghe (Touring), Johan Chiers (RYD), Johan Van Looy (The New Drive), Koen Van Wouterghem (OVK), Pascal Lammar (MOW), Chris Vanhee (kabinet Peeters), Veerle Deboeck (FBAA).

Verontschuldigd : Michaël Jonniaux (lokale Politie VCLP), Eric Caelen (Brulocalis), Peter Wiels (Assuralia), Bruno Didier (Assuralia), Karin Genoe (Vias Institute), Erwin Debruyne (VVSG), Xavier Buijs (VVSG), Ambre Vassart (UVCW), Bruno Didier (Assuralia), Peter Wiels (Assuralia), Gisèle Marlière (NHRPH), Florine Guignet (GRACQ), Jean-Marie Jorssen (Fedemot), Steven Soens (Febiac), Jean-Marc Timmermans (Agoria), Isabelle De Maegt (Febetra), Michaël Reul (TLV), Patrick Westelinck (FBAA), Anne Valérie Debarba (SPW), Benjamin Laureys (NHRPH), Amélie Cardyn (Agoria), Ivan Bruggeman (lokale Politie/Centrex).

De voorzitter van de FCVV, mevr. Martine Indot, opent de vergadering om 9u35.

1) Inleiding door de Minister van Mobiliteit, dhr. George Gilkinet, over de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid (SGVV)

De Minister dankt alle leden van de FCVV voor hun inzet. Het doel bestaat erin om mensenlevens te redden door de veiligheid van alle weggebruikers te verbeteren. Iedereen moet zich veilig kunnen voelen tijdens zijn verplaatsingen, ongeacht de manier waarop men zich verplaatst.

De Minister is gemotiveerd en ambitieus en engageert zich voor meer verkeersveiligheid (vision zero). De Minister nodigt de leden van de FCVV uit om deel te nemen aan de organisatie van de volgende SGVV, die in november zal plaatsvinden. Het wordt een speciale "jubileum"-editie ter gelegenheid van het 20-jarig bestaan van de SGVV. Sindsdien is verkeersveiligheid een volwaardig maatschappelijk thema geworden. Deze editie van de SGVV zal in het teken staan van volwaardig engagementen dankzij de deelname en de samenwerking van alle verschillende bevoegdheidsniveaus. Er zal ook sprake zijn van een brede burgerparticipatie.

We hebben nog een lange weg af te leggen om de gestelde doelstellingen (-50% doden en zwaargewonden tegen 2030) te halen. Sinds de +/-1500 verkeersdoden in 2001 is het aantal verkeersslachtoffers sterk gedaald, maar elk slachtoffer blijft er één te veel.

De types weggebruikers zijn veranderd waardoor er een hertekening moet zijn van hun plaats van de weg. Om een goede strategie te kunnen ontwikkelen hebben we wetenschappelijke gegevens en indicatoren nodig. Wij zullen kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen moeten vooropstellen, want meten is weten. De technologische

ontwikkeling van voertuigen volgen is eveneens van groot belang, maar volstaat niet om een optimale verkeersveiligheid te garanderen; er moeten dus op verschillende niveaus maatregelen worden genomen.

De voorgestelde maatregelen en aanbevelingen hebben tot doel om afleiding achter het stuur tegen te gaan, de wegcode te actualiseren aan de veranderde realiteit en om een meer actieve mobiliteit te bevorderen, om hardnekkige recidive op meer structurele wijze aan te pakken, om samen met Justitie en Binnenlandse Zaken straffeloosheid te bestrijden, het aantal controles op te voeren, de synergieën tussen de regio's en het federale niveau te versterken en de burgers bij het beleid te betrekken. Verkeersveiligheid is immers een collectieve verantwoordelijkheid en de FCVV speelt hierin een zeer belangrijke rol. Dit is het begin van een nieuwe dynamiek waaraan wij allen moeten deelnemen. Onze agenda zal tot november goed gevuld zijn, want de ambitie is om een federaal plan uit te werken, maar ook een interfederaal plan. De Minister wil zijn politiek beleid stoelen op het advies van de FOD, maar ook op dat van de mensen van het terrein die hier aanwezig zijn, om op basis van ieders expertise nieuwe oplossingen te vinden voor de nieuwe risico's. De Minister bedankt de leden van de FCVV voor hun tijd en energie die zij in verkeersveiligheid investeren en voor hun inzet.

2) Evolutie van de ongevallenstatistieken

Door mevr. Freya Slootmans (Vias institute)

Na de presentatie worden volgende vragen gesteld :

- Dhr. Roel De Cleen (OVK) : vrachtwagens, bussen en bestelwagens zijn gevaarlijk voor andere weggebruikers. Hij wijst op het belang van diepteonderzoek om de oorzaken van ongevallen te kennen. Er zijn veel eenzijdige ongevallen; waaraan zijn die te wijten (snelheid/infrastructuur/...)? De ongevallenregistratie door de politie moet worden verbeterd, en diepteonderzoek (met een bijbehorend budget) is een taak voor het federale niveau.

- Dhr. Wies Callens (Fietzersbond) dringt aan op statistieken voor elektrische fietsen en speed pedelecs (deze zijn er sinds 1 jaar als bromfiets in opgenomen) en is het eens met dhr. De Cleen over de noodzaak van diepteonderzoek naar ongevallen (in samenwerking met Justitie en Binnenlandse Zaken; nood aan meer budget) en over de verbetering van de ongevallenregistratie (met vermelding van de oorzaken van ongevallen door de Politie en geanonimiseerde gegevens van Justitie). Hier wordt al een decennium om gevraagd, maar we hebben echt diepgaandere analyses nodig om te komen tot een modal shift en om de klimaatdoelstellingen te halen.

Mevr. Slootmans deelt ter informatie mee dat momenteel de laatste hand wordt gelegd aan de botsingsmatrix, die binnenkort op de website van Vias zal worden gepubliceerd.

- Dhr. Erik Troniseck (Centrex) (via chat): het is niet de taak van de politie en het is vaak onmogelijk om ter plaatse de precieze oorzaak van het ongeval vast te stellen. Het is aan de rechter om de verantwoordelijkheid te bepalen.

- Dhr. Jurgen Dhaene (Lokale Politie VCLP) en Koen Ricour delen deze mening.

- Dhr. Koen Van Wonterghem verklaart in de chat dat het aan de politie is om de ongevalsomstandigheden in een goed opgesteld PV op te tekenen (wat niet hetzelfde is als de oorzaken van het ongeval te bepalen): "de verbalisant is de eerste rechter".

De voorzitter verklaart dat studies inderdaad zeer belangrijk zijn om de ongevalsoorzaken te bepalen, maar dat de grootste moeilijkheid ligt in de toegang tot informatie, die niet openbaar is en vaak laattijdig is. De FOD M&T is hier echter zeer actief mee bezig. De toegang verkrijgen tot deze gegevens is moeilijk, hetgeen dhr. Denis Hendrichs (kabinet Gilkinet) bevestigt. Het akkoord van het College van Procureurs-generaal of van de Procureur des Konings is noodzakelijk opdat Vias gerechtelijke gegevens kan gebruiken voor wetenschappelijk onderzoek. De FOD M&T ijvert in dit verband voor het afsluiten van een protocol tussen Vias en Justitie (met name inzake recidive).

- Dhr. Gilles Dupuis (College van Procureurs-generaal): we mogen niet vergeten dat de methodologie moet worden aangepast aan de nieuwe GDPR-wetgeving (bescherming van persoonsgegevens). De wetgeving inzake recidive is ook 3 jaar geleden gewijzigd. Het College werkt eraan met de FOD M&T, Justitie en Vias. Dit wordt dus niet uit het oog verloren; er worden nieuwe instrumenten voor wetenschappelijk onderzoek ontwikkeld.

- Mevr. Véronique Duchenne (NHRPH) vraagt of er gegevens bestaan over ongevallen met rolstoelen. Freya Sloomans antwoordt dat dit mogelijk is en zal het nagaan.

3) De strategische krijtlijnen in de gewestelijke plannen

Waals Gewest

Door mevr. Françoise Guillaume.

In het Waalse Gewest is er ook aandacht geweest voor burgerparticipatie. Een verlaging van de snelheidslimieten en meer controles waren maatregelen die op de meeste steun van burgers konden rekenen.

De voorzitter stelt dat deze presentatie de gemeenschappelijke punten maar ook de verdeelde bevoegdheden tussen het federale en gewestelijke niveau verduidelijkt. Ze stelt voor om de vragen over deze presentatie te houden tot na de presentaties door de twee andere gewesten.

Vlaams Gewest

Door dhr. Chris Vanhee.

Dhr. Vanhee stelt enkel de hoofdlijnen voor van het nieuwe Verkeersveiligheidsplan 2021-2025, aangezien de presentatie van dit plan aan de Vlaamse regering en de goedkeuring ervan nog half juli moeten plaatsvinden. Hij presenteert de MIA-aanpak ("mobiliteit innovatief aanpakken"), die heeft geleid tot 37 maatregelen die voor het einde van deze legislatuur moeten worden uitgevoerd. Voetgangers en fietsers vormen het belangrijkste aandachtspunt van het plan.

Hij licht ook toe dat Vlaanderen van plan is om dit jaar diepteonderzoek naar fietsongevallen te voeren.

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Door mevr. Françoise Godart.

De draftversie van het nieuwe Plan 2021-2030 wordt momenteel opgemaakt; de goedkeuring ervan is voorzien voor eind 2021.

Na de presentaties door de gewesten, werden de volgende vragen gesteld:

- Dhr. Roel de Cleen (OVK): het is ook belangrijk om het volume van gemotoriseerde (zware) voertuigen in de buurt van zachte gebruikers te verminderen.

- Dhr. Wies Callens (Fietserbond): het aantal ongevallen en verkeersdoden onder fietsers is gestagneerd, dus de aandacht moet nog meer worden gericht op fietsers.

Hij stelt voor de stromen tussen actieve weggebruikers en gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk te scheiden om de risico's evenredig te verminderen. Hij stelt ook voor om eerder te focussen op minder "verkeersdaders" in plaats van op "verkeerslachtoffers" (er zullen altijd slachtoffers zijn; het is een utopie om tot nul slachtoffers te komen).

Dhr. Chris Vanhee vindt deze filosofische benadering van "verkeersdaders" zeer interessant en zou er graag verder van gedachten over willen wisselen (weliswaar niet in dit forum).

In de chat schrijft dhr. Koen Van Wonterghem dat het beter is om te spreken over "veroorzakers" in plaats van over "verkeersdaders". Dhr. Stijn Daniels vraagt zich af of we het wel over "daders" of "veroorzakers" moeten hebben.

- Mevr. Laurence Willemse (kabinet Van den Brandt): in Brussel willen we de mogelijkheid bieden om actieve vervoersmodi te ontwikkelen en de autodruk te verminderen, wat een kleiner risico op verkeersongevallen betekent.

De voorzitter kondigt een pauze van 10 minuten aan.

4) Algemene filosofie van de SGVV 2021

Door dhr. Simon Linsmeau (kabinet Gilkinet).

Presentatie van de verschillende trajecten in de aanloop naar de SGVV. Met de 20^e verjaardag van de SGVV willen we een symbolisch en verbindend evenement organiseren dat de start van een nieuwe interfederale dynamiek inluiddt.

De kernboodschap is dat de SGVV het resultaat zal zijn van een samenwerking tussen het federale en het regionale niveau, met een ambitieuze burgerparticipatie en lokale evenementen. Na de SGVV is een follow-up van de resultaten gepland; er zal een jaarlijkse bijeenkomst worden gehouden.

5) Canvas van het federaal plan

Door mevr. Anne Vandenberghe, Cathy Decoodt en Anneliese Heeren.

Na de presentatie worden de volgende vragen gesteld:

Dhr. Wies Callens (Fietzersbond) vraagt zich af hoe het federale niveau zou kunnen optreden op het gebied van voertuigtechnologie. Worden deze concrete vraagstukken niet eerder op Europees niveau behandeld, omdat het gaat over de auto-industrie?

De voorzitter zegt dat de FOD M&T ook op Europees niveau aanwezig en actief is. Wij proberen de Europese richtlijnen sneller in werking te doen treden. Rijkhulpsystemen zijn steeds vaker aanwezig in voertuigen, maar we stellen vast dat veel bestuurders niet weten hoe ze deze systemen moeten gebruiken. Het doel is betere informatie te verstrekken bij de aankoop van een voertuig via de autofabrikanten, maar vooral via de dealers.

Dhr. Koen Van Wonterghem (OVK): het gaat niet alleen om de "afleidende" technologische snufjes, maar ook om de aard van de auto's (volume, gewicht, vermogen, topsnelheid) die de industrie aan de markt oplegt.

Dhr. André Tourneur (SPW) wil de aandacht vestigen op de controle van vrachtwagens; 35% van de vrachtwagenchauffeurs op de Belgische wegen zijn buitenlanders. België moet op Europees niveau actiever optreden tegen sociale dumping en blijvend inzetten op de vervolging van inbreuken.

De voorzitter legt uit dat België op Europees niveau ook actief is op het gebied van de controle van de rij- en rusttijden en dat in 2025 nog nieuwe regelgeving in werking zal treden (het « Mobility package », versie 2 Tachograaf). Ook aan de grenzen worden controles verricht.

Volgens dhr. Denis Hendrichs (Gilkinet) bestaat er een duidelijk verband tussen sociale dumping en verkeersveiligheid. Hoewel dit punt niet is opgenomen in de voorgestelde aanbevelingen voor de SGVV, is het een belangrijk aandachtspunt van de Minister.

Dhr. Geert Popelier (VAB) wenst dat bij de redactie van de nieuwe wegcode bijzondere aandacht wordt besteed aan de leesbaarheid van de teksten, die voor iedereen begrijpelijk moeten zijn. Eerst moet een goede reglementaire tekst worden opgesteld, en pas daarna moet het advies van experts worden ingewonnen.

Dhr. Erik Troniseck (Centrex) (via de chat): vereenvoudiging van de regelgeving is zeker en vast nodig. Maar er moet toch voorzichtig omgesprongen worden met al te eenvoudig taalgebruik in de wetteksten.

Mevr. Françoise Godart (Mobiël Brussel) vraagt of er een gedetailleerde analyse bestaat over de bevoegdheden in het kader van alternatieve opleidingen.

De voorzitter antwoordt dat de FOD M&T eraan werkt, maar dat het kleine team waarschijnlijk niet in staat zal zijn dit onderwerp vóór de SGVV te analyseren. Dhr. Denis Hendrichs (kabinet Gilkinet) voegt eraan toe dat dit project over alternatieve opleidingen waarschijnlijk eerder voor 2022 of zelfs 2023 zal zijn, afhankelijk van het gekozen systeem (rijbewijs met punten of een ander systeem).

Mevr. Françoise Guillaume (AWSR) vraagt om ervoor te zorgen dat de gewesten vroeg genoeg bij het proces worden betrokken.

6) Burgerparticipatie

Door dhr. Vincent Leroy (Vias Institute) en dhr. Johan Van Looy (The New Drive).

Voor wat de deelname aan de burgerpanels betreft, wijst dhr. Wies Callens (Fietserbond) erop dat van 6 tot 9 september in Lissabon het Velocity-congres wordt gehouden. Is het mogelijk de data van de burgerpanels zo aan te passen dat kan worden deelgenomen aan het burgerpanel dat zich buigt over het samen delen van de weg? Dit thema is voor de fietsverenigingen immers van groot belang.

Dit punt zal met Vias worden bekeken.

7) Rol van de FCVV

Door mevr. Martine Indot, voorzitter.

Presentatie over de actieve rol van de FCVV in de verschillende fasen vóór, tijdens en na de SGVV.

De leden vragen of het mogelijk is om een overzicht te ontvangen met de "to do"-lijst, inclusief de verschillende deadlines.

De voorzitter bevestigt dat er binnenkort een uitnodiging wordt verzonden om deel te nemen aan de burgerpanels, alsook een takenlijst met de deadlines.

8) Varia

Er wordt verzocht de lijst van gewone en plaatsvervangende leden van de FCVV te actualiseren, met een evenwichtige verdeling tussen mannen en vrouwen. Deze lijst zal samen met de PPT-presentaties via WeTransfer worden verstuurd.

De voorzitter bedankt alle deelnemers en sluit de vergadering om 12u40.