

Verlag van de FCVV van 14 okt 2021

Aanwezigen:

Martine Indot, Anne Vandenberghe, Cathy Decoodt en Anneliese Heeren (FOD M&V)
Simon Linsmeau en Denis Hendrichs (beleidscel Minister Gilkinet)
Stijn Daniels, Wouter Van den Berghe (Vias institute)
Koen Ricour (Federale Politie)
Christèle Maljean (VCLP)
Eric Troniseck (Centrex)
Gilles Dupuis (College van PG)
Anja De Schutter (Parket Limburg)
Geert Popelier (VAB)
Françoise Guillaume (AWSR)
Pascal Lammar (MOW)
Florine Cuignet (GRACQ)
Lieve Snoeckx (Voetgangersbeweging)
Frédéric Maeyens (RACB)
Roel Declen en Koen Van Wonterghem (OVK)
Werner Dedobbeleer (VSV)
Laura Gonzalez Schena (RYD)
Vanessa Albrecht (Febetra)
Nadia Maniquet (NHRPH)
Sophie Van Den Berghe (Brulocalis)
Françoise Godart (Brussel Mobiliteit)

Verontschuldigd:

Peter Wiels en Bruno Didier (Assuralia)
Patrick Westelinck (FBAA)
Ine Herten (VSV)
André Tourneur (SPW)
Nadine Atanassoff (Febiac)
Ben Vanroose (Agoria)
Isabelle De Maegt (Febetra)
Danny Smagghe (Touring)
Juan Roque Ramirez (FOD Economie, DG Statistiek)

1. Opening van de vergadering

Mevrouw Martine Indot verwelkomt de aanwezigen en overloopt de agenda, de vergadering wordt om 9u45 geopend.

2. Korte toelichting van het Burgerparticipatietraject (Stijn Daniels, Vias institute)

- a. Enquêtes en webplatform: Iedereen die dat wenste kon een enquête invullen op het webplatform All for Zero (de enquêtes werden recent afgesloten en dienen als input voor het federale actieplan verkeersveiligheid)

Er waren drie enquêtes over drie grote thema's : samen op (de) weg/ risicogedrag/ controles, sancties, begeleiding en vorming. Ongeveer 5500 enquêtes werden ingevuld. Volgende week wordt er een rapport over gepubliceerd op All for Zero.

- b. Burgerpanels: deze vonden in september '21 plaats op zes verschillende plaatsen in het land om zoveel mogelijk mensen te bereiken (Antwerpen, Leuven, Gent, Brussel, Luik, Namen).

De panels formuleerden problemen en aanbevelingen over 1 van de 3 thema's. Er was steeds een moderator en een expert aanwezig. Er was ook een synthetische inleiding voorzien, bv. om de bevoegdheidsverdeling toe te lichten (de discussie tijdens de panels was toegespitst op de federale materies).

Vraag van mevrouw Nadia Maniquet: Kennen we het aantal mensen met een handicap die deelnamen aan de panels? Stijn: Neen, hierover werden geen statistieken bijgehouden (er werd niet expliciet gevraagd of de deelnemer een beperking heeft).

Vraag van Geert Popelier: Was het aantal respondenten voldoende en representatief? Stijn: Het aantal was wel voldoende om een goede indicatie te verkrijgen van wat leeft in de maatschappij, maar om wetenschappelijk representatief te zijn voor gans België waren statistisch gezien veel meer respondenten nodig.

Vraag van Françoise Guillaume: was het niet op voorhand de bedoeling om een representatieve weergave te verkrijgen? Stijn: neen, dat was niet de scope voor deze enquête. Het betrof hier een random selectie. Indien Vias bijvoorbeeld gedragsmetingen uitvoert dan zijn die wel representatief.

3. Voorstelling van het federaal actieplan (Simon Linsmeau en Denis Hendrichs, Beleidscel Minister)

Denis Hendrichs overloopt de gevolgde tijdslijn bij de opmaak van het plan. Tijdens de FCVV van 22 juni werden 7 grote domeinen voorgesteld, met een aantal bijhorende maatregelen. Opmerkingen werden voor begin september ingewacht, de final draft van het plan ligt nu voor. Laatste reacties worden verwacht ten laatste op 20 oktober. De publicatie van het plan wordt voorzien eind oktober.

Een voorafgaande afstemming met de Ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie is gebeurd. Er wordt niet enkel naar verkeersveiligheid in enge zin gekeken; ook duurzame mobiliteit en andere domeinen komen aan bod (er zijn veel raakpunten). De context op de weg is op korte tijd sterk veranderd, met veel meer zachte weggebruikers en veel elektrische steps. Hij beschrijft de brede Europese (met de Valetta verklaring, de KPI's) en internationale context (bv. SDG, Stockholm Declaration) van waaruit vertrokken werd, alsook de evoluties op het vlak van de technologie en de verkeersveiligheidsprestaties van België.

De 32 maatregelen (binnen de 5 grote domeinen) worden voorgesteld, gevolgd door vragen per domein.

Domein 1: Samen op (de) weg

Vraag van Roel De Cleen : Er wordt verwezen naar de studies omtrent ziekenhuisgegevens, dit initiatief is zeer nuttig, er moet hierbij zeker rekening gehouden worden met onderregistratie. Een ongeval wordt ter plaatse vaak onderzocht door experts, wat gebeurt er met die data? Maak maximaal budget vrij voor diepteonderzoek. Martine Indot wijst op GDPR en op de betrachting om het kruisen van databanken mogelijk te maken. Denis Hendrichs bevestigt dat de FOD en VIAS er al jaren mee bezig zijn. Een koppeling is moeilijk wegens privacygevoelig, politie en justitie beheren deze (gerechtelijke)

gegevens. Dhr. De Cleen zegt dat dit op een hoger niveau moet getild worden. De heer Gilles Dupuis antwoordt dat er recent toestemming is gegeven om toegang te verlenen voor onderzoeksdoeleinden.

Vraag van Werner De Dobbeleer: De kennis van de wegcode opfrissen bij een hernieuwing van het rijbewijs is een zeer goede maatregel. Op regionaal vlak bestaan er al platformen waarop informatie wordt gegeven - deze kunnen hier worden ingeschakeld. Martine Indot vindt deze samenwerking opportuun - het is weliswaar geen examen of vorming, maar enkel de bedoeling om regels op te frissen. Denis Hendrichs verwijst naar het interfederaal plan in dat verband.

Vraag van Florine Cuignet: Een betere kennis van de wegcode is nodig, bv. over de 1,5m afstand houden tegenover fietsers. De wegcode is te complex en dit werkt contraproductief; ze moet toegankelijker en eenvoudiger zijn, ook bevattelijk voor kinderen (dus meer intuïtief). Er is steeds meer gemotoriseerd verkeer, dus er moet werk gemaakt worden van minder zware wagens, van minder bedrijfswagens ook. Denis Hendrichs weet niet zeker of er een verband is tussen bedrijfswagens en verkeersveiligheid - er bestaat naar zijn mening geen onderzoek over. Mevr. Cuignet zegt dat er wel degelijk een impact is doordat deze bedrijfsvoertuigen vaak groter en zwaarder zijn, en er gebeuren gewoonweg meer gemotoriseerde verplaatsingen doordat deze wagens er zijn, zonder bedrijfswagens waren deze verplaatsingen misschien door duurzamer vervoersmiddelen uitgevoerd. Dus voor GRACQ moet er melding van worden gemaakt in het federale actieplan. Mevr. Indot zegt dat er eerst moet worden ingezet op meer kennis en data over dit type voertuigen. Bovendien zorgen deze voertuigen voor een verjonging van het wagenpark en nieuwere technologie die de verkeersveiligheid ten goede kan komen.

Vraag van Gilles Dupuis: Hoe ambitieus is de hervorming van de Wegcode? Is een volledige herziening nog aan de orde? In alle geval is een goede coördinatie is nodig met Justitie en Politie, iedere wijziging vraagt een nieuwe aanpak op het terrein en bij de handhaving en sanctionering. Denis Hendrichs antwoordt dat er zeker tijd moet uitgetrokken worden om de nodige IT-aanpassingen in de systemen bij de politie (Poloffice/ISLP) en in de MaCH-databank bij Justitie door te voeren. Een zekere implementatietijd (minstens 2 jaar) is voorzien.

Vraag van Eric Troniseck: In het plan moet ook voldoende naar voren komen dat kwetsbare weggebruikers soms ook zichzelf in gevaar brengen, bijv. door snelheid, rijden onder invloed, afleiding. Er zijn gedragingen die een betere controle vragen, bijv. fietsers die rijden zonder verlichting 's nachts. Over de maatregel "Kennis van de wegcode vergroten", stelt dhr. Troniseck dat de regelgeving over voortbewegingstoestellen nochtans zeer eenvoudig is. Het probleem ligt eerder bij nieuwe toestellen die niet meer beantwoorden aan 'voortbewegingstoestellen' bv. door hun te hoge snelheid. De regelgeving omtrent speed pedelecs is wel iets complexer en enigszins hybride (die wordt soms als fietser beschouwd, soms als bromfietser). Heropfrissing van de regels is zeker nuttig, bv. bij hernieuwing van het rijbewijs. Hij vraagt dat de rijbewijzen uitgereikt vóór 1/1/1989 nu geleidelijk aan al zouden moeten veranderd worden in bankkaartmodel, anders dreigt er een toevloed in 2033. Mevr. Indot zegt dat eraan gewerkt wordt en dat het kabinet budget heeft vrijgemaakt om een brief te sturen naar de huidige rijbewijshouders met een bankkaartmodel voor vernieuwing van hun rijbewijs. De FOD bekijkt met het kabinet hoe we inderdaad mensen kunnen pushen om sneller dan 2033 een bankkaartmodel aan te vragen om files te vermijden. Dhr. Hendrichs stelt dat verkopers van e-steps beter op de hoogte moeten zijn van de wettelijke normen, het thema zal met de gewesten worden besproken in het kader van het interfederaal plan (bijv. parkeerproblematiek van e-steps op het trottoir). De reglementering is inderdaad relatief eenvoudig, maar onvoldoende gekend of niet goed toegepast.

Domein 2: risicodrag onaanvaardbaar maken

Vraag van Françoise Guillaume: Burgers werden in Wallonië bevestigd over welk risicogedrag zwaarder moet bestraft worden. Algemeen genomen was er veel animo voor strengere straffen, in het bijzonder bij de aanpak van recidive. Zijn hier ervaringen uit het buitenland gekend? Denis Hendrichs stelt dat een verhoging van de boete geen grote gedragsverandering teweegbrengt, maar dat we wel meer willen inzetten op de intrekking van het rijbewijs (in samenwerking met Politie en Justitie) en op alternatieve vormen. Mevr. Guillaume stelt dat er rekening moet worden gehouden met goede praktijken uit het buitenland. Denis Hendrichs vult aan dat zeer recent een studie werd uitgevoerd waarbij de praktijken in andere landen met elkaar en met de Belgische aanpak werden vergeleken.

Vraag van Roel De Cleen: een administratieve inbeslagname van het voertuig van 5 dagen gebeurt al in Schaarbeek, maar dit en ook langere inbeslagnames en verbeurdverklaringen moeten wettelijk verankerd worden. Sommige mensen veroorzaken dodelijke ongevallen, rijden zonder rijbewijs of spijs verval, enz. Dit type maatregelen zijn het meest efficiënt, want zeer ingrijpend in het privéleven (onder het motto “slaan waar het pijn doet”). Het kabinet noteert de suggestie, maar de wet voorziet al veel. Eric Troniseck stelt dat er toch een probleem is met de administratieve takel- & stallingskosten die hoog oplopen, en die volledig ten laste zijn van de staat (in tegenstelling tot gerechtskosten die wel ten laste van de overtreder zijn). Een wetsvoorstel van enkele jaren geleden om de inbeslagname uit te breiden naar niet-eigenaars is een stille dood gestorven, dit wordt bevestigd door dhr. Dupuis. De redenen hiervoor zullen worden opgezocht.

Vraag van Gilles Dupuis: Wat is juist voorzien voor de (spoorweg)overwegen? De regelgeving is inderdaad wat verouderd, het gaat om een KB van 1994 dat niet langer up to date is. Zal deze regelgeving aangepast worden? Simon bevestigt dat een analyse door de FOD M&V gebeurd is, hij kent echter de details in dit dossier niet maar nodigt uit om eventuele precieze vragen schriftelijk te stellen.

Vraag van Florine Cuignet: Over de (spoor)overwegen: In het document wordt gemeld dat de procedure voor schrapping/aanleg van spooroverwegen zal herzien worden. Mevrouw Cuignet wil hier graag meer inlichtingen over, want de schrapping van een spoorwegoverweg heeft vaak grote en meestal nefaste gevolgen voor actieve weggebruikers, die verplicht worden ofwel een grote omweg te maken na de herinrichting, ofwel moeilijker te gebruiken zijn voor personen met een beperkte mobiliteit of fietsers (door trappen in de hoogte wanneer een brug wordt aangelegd ter vervanging van de overweg). Simon antwoordt dat het net de bedoeling is te vermijden dat dergelijke schrappingen unilateraal door Infrabel worden beslist en te garanderen dat wijzigingen gebeuren na consultatie van alle betrokkenen.

Vraag van Anja De Schutter: de maatregel van de immobilisering van voertuigen bestaat, wordt gebruikt en geeft weinig problemen. Alleen als er een probleem is met de geldigheid van het rijbewijs kan dat. De Wegverkeerswet laat dit niet toe als de weggebruiker een manifest gevaar op de weg betekent. Nu wordt dat al dan niet bestraft door de lokale besturen, maar is dat niet iets dat voor iedereen gelijk in de Wegverkeerswet moet geregeld worden? Mevr. Indot vindt dit een zeer interessante suggestie om verder te bestuderen in het kader van dit plan.

Domein 3: Controles, begeleiding en opleiding

Hierover werden geen vragen gesteld.

Domein 4: Data en kennis

Denis Hendrichs geeft aan dat Vias regelmatig nieuwe onderzoeksrapporten publiceert op de website van Vias, hij nodigt iedereen uit de website te consulteren.

Vraag van Florine Cuignet: er is een betere kennis nodig, het kruisen en het delen van data is nodig, er is nood aan transparantie. Kan het niet nuttig zijn te bekijken welke data "open" kunnen zijn, zodat ze ook door verenigingen enz. geconsulteerd kunnen worden?

Domein 5: Dynamiek "All for Zero"

Vraag van Florine Cuignet: is er een prioritering van maatregelen? Simon Linsmeau stelt dat sommige maatregelen meer tijd, meer operationeel werk vergen. Maar we kunnen andere stakeholders zoals de Politie niet dwingen tot een bepaalde timing. In een volgende fase zal een tijdslijn opgemaakt worden waarop bepaald wordt wanneer de verschillende maatregelen worden voorzien.

Vraag van Pascal Lammar: "lokale acties", wat wordt hieronder verstaan, is dat maandelijks? Simon Linsmeau: Na de SGVV zal een oproep tot projecten worden gelanceerd, aan de hand van de thema's die we in het plan hebben opgenomen (bv. samen op (de) weg) en welomlijnde doelstellingen, waarbij een interfederale jury de beste voorstellen kan selecteren. We voorzien één actie per provincie, dus 10 over hele land gespreid. Einde 2022 kan dan het resultaat van deze evenementen gepresenteerd worden.

4. Goedkeuring van het PV van de FCVV van 22/06

Er werden geen opmerkingen geformuleerd op het PV van de vorige vergadering. Dit verslag zal op de website van FOD M&V gepubliceerd worden.

5. Tijdslijn van de werkzaamheden rond het interfederaal plan (Wouter Van den Berghe – Vias institute)

Tot nu toe lag de focus op de opmaak van het federale plan, maar daarnaast was het de bedoeling ook tot een interfederaal plan te komen in samenspraak met de gewesten. Aan de gewesten werd een paar maanden geleden gevraagd prioritair werkgebieden te identificeren, waarop samenwerking noodzakelijk is. De inputs van de gewesten wordt nu geïntegreerd in het plan, dat de volgende naam krijgt "All for Zero: een gedeelde visie voor verkeersveiligheid in België". Het plan zal worden besproken en toegelicht tijdens de SGVV.

6. Programma van de SGVV op 23/11 (Stijn Daniels – Vias institute)

Het verloop van de SGVV op 23/11 werd kort toegelicht. Alle leden van de FCVV worden voor dit evenement uitgenodigd.

7. Varia

Simon Linsmeau herhaalt dat de leden van de FCVV hun eventuele aanvullingen/suggesties nog schriftelijk kunnen bezorgen ten laatste op 20/10.

Mevrouw Indot bedankt de deelnemers voor hun aanwezigheid en sluit de zitting om 12u35.