

Verslag van de FCVV van 28 maart 2022

Aanwezigen:

Anne Vandenberghe, Cathy Decoodt, Anneliese Heeren en Brecht Vercruysse (FOD M&V)
Simon Linsmeau, Dominik Scholz (beleidscel Minister Gilkinet)
Stijn Daniels, Quentin Lequeux (Vias institute)
Koen Ricour (Federale Politie)
David Bourlart (VCLP)
Eric Troniseck (Centrex)
Anja De Schutter (Parket Limburg)
Geert Popelier (VAB)
Belinda Demattia (AWSR)
André Tourneur (SPW)
Pascal Lammar (MOW)
Lieve Snoeckx (Voetgangersbeweging)
Roel Declen (OVK)
Werner Dedobbeleer (VSV)
Sophie Van Den Berghe (Brulocalis)
Alexandre Carlino (Brussel Mobiliteit)
Johan Chiers (RYD)
Bruno Didier (Assuralia)
Veerle Deboeck (FBAA)

Verontschuldigd:

Martine Indot (FOD M&V)
Peter Wiels (Assuralia)
Patrick Westelinck (FBAA)
Juan Roque Ramirez (FOD Economie, DG Statistiek)
Benjamin Laureys (NHRPH)

1. Opening van de vergadering

Mevrouw Anne Vandenberghe verwelkomt de aanwezigen en opent de vergadering om 10u10.

2. Goedkeuring van het PV van 14/10/2021

Het PV van de vorige vergadering werd goedgekeurd mits één kleine aanpassing op vraag van Stijn Daniels:

- representativiteit steekproef enquêtes: het was niet de bedoeling om representatief te zijn. Het ging om een random selectie.

3. Voorstelling van de verkeersveiligheidsbarometer en van het online Dashboard verkeersongevallen (Quentin Lequeux, Vias institute)

De heer Lequeux overloopt de ongevallenstatistieken van 2021 (inhoud verkeersveiligheidsbarometer) en stelt het dashboard verkeersongevallen (<https://www.vias-roadsafety.be/nl/>) met de definitieve cijfers voor. Volgende vraag werd gesteld:

- Werner De Dobbeleer: Er is een sterke stijging vastgesteld in de ongevallen met bromfietsen. Zitten de speed pedelecs inbegrepen in deze categorie? De heer Lequeux geeft aan dat dit inderdaad het geval is aangezien de speed pedelecs technisch gezien onder de bromfietsen vallen. Hoewel niet uitgesplitst in de barometer (noch in het dashboard), is het echter wel mogelijk de ongevallen met speed pedelecs uit de ongevallendatabank te distilleren.

4. Voorstelling van het federaal actieplan ter promotie van de fiets – Be Cyclist (Dominik Scholz, Kabinet van Minister Georges Gilkinet, en Brecht Vercruyse, FOD Mobiliteit en Vervoer)

De heren Scholz en Vercruyse stellen het eerste nationale “Be Cyclist” plan voor, dat 52 maatregelen omvat en een sterke samenwerking met de gewesten en de gemeenten beoogt. De heer Vercruyse is sinds oktober 2021 aangesteld als mobiliteitscoördinator op de FOD M&V.

Volgende opmerkingen werden gegeven/vragen werden gesteld:

- Roel De Cleen: Verheugt zich over het transversaal en beleidsoverstijgend resultaat. Hij verwijst naar de milieuproblematiek (fijn stof) waarvoor de fiets een oplossing kan zijn, alsook naar de safety by numbers-theorie die ook een rol speelt. Hij hoopt dat de huidige problematiek in energiebevoorrading een incentive kan zijn om het fietsen verder te stimuleren.

- Eric Troniseck: Een thematiek die hij mist in het document is de fietshelm. Het is wenselijk de helmdracht te stimuleren, zonder er een verplichting van te maken. Aangaande het gebruik van dienstfietsen bij de politiediensten, merkt hij op dat blauwe zwaailichten en een sirene in de wetgeving voorzien moeten worden.

- Roel De Cleen: De fietshelm kan bij kinderen (zeker zinvol tot 8 à 10 jaar) en bij sportievelingen makkelijk gestimuleerd worden via de sportfederaties, maar via deze weg bereikt men moeilijk senioren, die nochtans vaak de meeste winst zouden boeken door de helm maar er weigerachtig tegenover staan.

- Veerle Deboeck: Het plan zegt niets over de integratie van fietsen op de bus, wel over trein en fiets. Dominik Scholz/Brecht Vercruyse: De bus is een regionale bevoegdheid, terwijl dit een puur federaal actieplan betreft. Er zijn wel initiatieven lopende met TEC en De Lijn. Een next step is een interfederaal plan rond fietsen. Fietsrekken op bussen worden steeds gebruikelijker, ook in het buitenland (bv. Amerika). Op gewone openbaar vervoer-lijnen zijn plooi-fietsen nu al gebruikelijk.

5. Voorstelling van de ‘briefing notes’ Dode hoek en SUV (Stijn Daniels, Vias institute)

De heer Daniels stelt de ‘briefing notes’ van Vias inzake Dodehoek en SUV voor. In de marge van deze voorstelling kwamen volgende punten aan bod:

Algemeen:

- Anne Vandenberghe: De briefing notes worden stelselmatig, in het NL en FR, op de mini-site van Vias (<https://www.briefings.vias.be/nl/briefings/>) gepubliceerd. Op dit moment staan de volgende briefing notes reeds online:

- Afleiding in het verkeer
- Kinderen en verkeersveiligheid
- SUV's en verkeersveiligheid
- Motorhomes
- Dodehoekongevallen

- Vluchtmisdrijf
- Elektrische steps en verkeersveiligheid
- Rijden onder invloed van drugs
- Spookrijders
- Oudere fietsers
- De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid

Dodehoek:

- André Tourneur: Hoeveel vrachtwagens zijn nu al uitgerust met dodehoekcamera's? Wat is de impact van de vrachtwagens van buitenlandse origine, waarbij de bestuurders vaak al veel te lange uren rondreden? De heer Daniels geeft aan niet over cijfers mbt de uitrusting met camera's te beschikken. De heer Popelier geeft aan dat de dodehoekongevallen niet zozeer te wijten zijn aan de vrachtwagens uit het buitenland, die vaak op het snelwegennetwerk blijven. Het probleem stelt zich eerder met leveringen in meer stedelijke gebieden, bij vuilnisophaling en bij werfverkeer.

- Roel De Cleen: Deze discussie toont aan dat er nog veel werk aan de winkel is op het vlak van circulatiemaatregelen en venstertijden. Bepaalde steden (bv. Kortrijk en ook Hasselt) werken nu al met een charter rond werfverkeer of proberen zwaar vervoer uit de stad te weren door overlading naar kleinere bestelwagens en bakfietsen, ook voor vuilnisophaling kunnen bepaalde uren worden voorzien. Een ander probleem dat zich stelt zijn de sluiproutes die het verkeer door de kilometerheffing naar secundaire wegen leiden. Kan dit niet via ANPR verhinderd worden, of door een tonnagebeperking?

- Mevrouw Deboeck geeft aan dat het collectief georganiseerd vervoer vaak te lijden heeft onder tonnagebeperkingen (bv. max 3,5 ton). Hierdoor kunnen schoolbussen vaak niet meer langs normale routes rijden. De dodehoekproblematiek is toch een groter probleem in het goederenvervoer, ook al erkent ze dat er ook in het openbaar vervoer ongevallen gebeuren, hoewel het in die gevallen niet altijd duidelijk is dat het om de dodehoekproblematiek gaat. De sector van het personenvervoer werkt hier sterk rond, ook in communicatiecampagnes, en er zijn ook vaker dan in vrachtwagens camera's aanwezig in de bussen.

- Dominik Scholz: Verwijst naar het project van Petra De Sutter inzake het leveren van pakjes tegen een meerkost als het snel moet gaan (Bpost en DHL). Misschien kan dit project op een volgende vergadering van de FCVV worden gepresenteerd.

- Eric Troniseck: Wanneer we kijken naar de fietslachtoffers in dodehoekongevallen, zien we een sterke aanwezigheid van kinderen, jongeren en jongvolwassenen (onder de 25 jaar). Fietservaring speelt hier zeker een rol in. Ingaand op de vraag over controle van vrachtwagens en van tonnage via ANPR, geeft hij aan dat dit niet zo eenvoudig is. De massa in beladen toestand kan niet via ANPR-camera gemeten worden; MTM zou dus beter zijn voor controle mogelijk te maken door ANPR-camera's. Het KB over de geautomatiseerde vaststellingen moet nog worden aangepast.

- Lieve Snoeckx: Op het vlak van de dodehoek is een goede verkeerseducatie echt essentieel, wordt hier voldoende aandacht aan besteed op de lagere/secundaire school? De problematiek is vaak niet gekend.

SUV:

- Anja De Schutter: In de media krijgen SUV's een zeer negatief imago, toch blijkt uit deze studie niet dat de impact op kwetsbare weggebruikers zo verschillend is van deze van gewone wagens. De heer

Daniels geeft aan dat de ernst bij een impact in de eerste plaats door snelheid bepaald wordt, en dus niet enkel door het gewicht van het voertuig (impact = massa x snelheid²). De overmaat van massa van een voertuig is dusdanig groot, dat het vaak weinig verschil uitmaakt of het nu om een 'gewoon' voertuig of om een SUV gaat. Door de elektrificatie van het wagenpark wordt het gewicht trouwens nog groter. Bestuurdersgerelateerde factoren spelen nog altijd een meer doorslaggevende rol dan voertuiggerelateerde factoren.

- Dominik Scholz: Ook de leeftijd van het slachtoffer is erg belangrijk, bv. de leeftijdsgroep net boven 20 jaar heeft de grootste overlevingskans, dit neemt dan af naarmate personen ouder worden. Hoe zit dit bij kinderen?

- Anja De Schutter: Het parkeerbeleid van lokale besturen moet rekening houden met deze tendens rond steeds meer SUV's (bv. door de oversteekplaatsen verder van de parkeerplaatsen weg aan te leggen).

- Eric Troniseck: Hoe werden deze resultaten eigenlijk verkregen? De heer Daniels geeft aan dat deze studie het resultaat is van een koppeling van de verkeersongevallendatabank met de DIV-database. De ongevallendatabank bevat de nummerplaatgegevens, via de DIV kon dan het type wagen bepaald worden.

6. Presentatie van de selectie van lokale projecten ikv "All For Zero" (Simon Linsmeau, Kabinet van Minister Georges Gilkinet)

De heer Linsmeau geeft een bondig overzicht van het initiatief, de selectie (en criteria) en de weerhouden projecten. Of er een nieuwe editie zal georganiseerd worden in 2023, hangt af van de resultaten van dit jaar.

De heer Tourneur vraagt om een voorbeeld te krijgen van een gekozen project.

De heer Linsmeau geeft aan dat het nog te vroeg is om op dit ogenblik meer details over de projecten te geven, de officiële selectie is nog lopende en er dient nu een administratieve procedure te volgen waarbij het akkoord van de Inspecteur van Financiën nodig is. Voor het weerhouden van de projecten is o.a. rekening gehouden met de geografische spreiding. Het is de bedoeling meer informatie te geven over de gekozen projecten op all-for-zero.be.

7. Varia

Geen.

Mevrouw Vandenberghe bedankt de deelnemers voor hun aanwezigheid en sluit de zitting om 12u35. Een volgende meeting zal ingepland worden in de loop van de maand juni.