

Verlag van de vergadering van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

Donderdag 9 maart 2023

Aanwezig: Eric Troniseck (Centrex Wegverkeer), Jurgen Dhaene (VCLP-CPPL), Peter Silverans (Vias Institute), Juan Roque Ramirez (Statbel, FOD Economie), Laura Gonzalez Shena (RYD Wallonie), André Tourneur (SPW), Maarten Matienko (VAB), Geert Popelier (VAB), Lieve Snoeckx (Voetgangersbeweging), Sophie Van Den Berghe (Brulocalis), Quentin Lequeux (Vias), Lies Bouwen (Vias), Shirley Delannoy (Vias), Younes Ben Messaoud (Vias), Jean-François Gaillet (Vias Institute), Ine Herten (VSV), Roel De Cleen (SAVE-PEVR), Sofie Boets (Vias), Danny Smaeghe (Touring), Laure Lenaerts (Brussel Mobiliteit), Alexandre Carlino (Brussel Mobiliteit), Thomas Deweer (Fietzersbond), Gilles Dupuis (College van procureurs-generaal), Pascal Lamar (MOW), Veerle Deboeck (FBAA), Benjamin Laureys (NHRPH), Ronald Tiebout (UPTR), Martine Indot (FOD Mobiliteit en Vervoer), Cathy Decoodt (FOD Mobiliteit en Vervoer), Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit en Vervoer), Anne Vandenberghe (FOD Mobiliteit en Vervoer), Denis Hendrichs (Kabinet van minister Georges Gilkinet), Simon Linsmeau (Kabinet van minister Georges Gilkinet).

Verhinderd: Pieter Van Bastelaere (FBAA), Werner De Dobbeleer (VSV), Peter Wiels (Assuralia), Yvan Casteels en Aurélie Neufcoeur (AWSR), Anja De Schutter (College van PG), Florine Cuignet (Gracq), David Bourlard (VCLP) en Grégory Vandenbulcke-Plasschaert (Federale Wegpolitie), Myriam Adriaensen (MOW), Freija Fonteyn (TLV), Françoise Godart (Brussel Mobiliteit), Frédéric Maeyens (RACB).

Onthaal van de deelnemers en opening van de vergadering om 14:00 uur door mevrouw Martine Indot.

1) Goedkeuring van het verslag van de vergadering van de FCVV van 16 september 2022

Aangezien er geen opmerkingen waren, wordt het verslag goedgekeurd en zal het op de website van de FOD worden gepubliceerd.

2) Presentatie van de VSV - prioriteiten en recente projecten, door Ine Herten

De presentatie kan op de website van de FOD worden bekeken; er werden geen vragen gesteld na de presentatie.

3) Presentatie van SAVE-PEVR door Roel De Cleen

Na de presentatie, die op de website van de FOD kan worden bekeken, werden de volgende vragen gesteld en beantwoord:

Anneliese Heeren vraagt welke personen het initiatief kunnen nemen om het SAVE-label aan te vragen.

Roel De Cleen (SAVE-PEVR) antwoordt dat meer dan 140 gemeenten al lid zijn. In het verleden werd het initiatief genomen door de OVK-leden die naar hun gemeente stapten, maar tegenwoordig komt het initiatief meestal van de gemeenten zelf.

4) Recente afgeronde of lopende projecten bij Vias Institute

a) Stand van zaken en oproep tot deelname aan de CATIMBRE-studie (indeling in categorieën van overtredingen naargelang het risico en bijbehorende sancties), door Shirley Delannoy

Na de presentatie, die op de website van de FOD kan worden bekeken, werden de volgende vragen gesteld en beantwoord:

Eric Troniseck (Centrex Wegverkeer): de gevolgen van eenzelfde overtreding kunnen verschillen qua ernst, naargelang van de omstandigheden en de soort weggebruiker. De overtreding kan worden ingedeeld volgens het risico op een ongeval, maar niet volgens de ernst van dit ongeval.

Shirley Delannoy antwoordt dat het inderdaad niet enkel om de overtreding gaat, maar ook om de verschillende parameters van het ongeval, maar dit opnemen in de vragenlijst zou deze te ingewikkeld maken. Er is ook ruimte voor commentaren en suggesties in de vragenlijst: de enquête heeft twee tabbladen, waarvan één tabblad met "open vragen".

Denis Hendrichs voegt daaraan toe dat de verschillende parameters niet gedetailleerder konden worden opgenomen omdat dit voor te veel vragen zou hebben gezorgd. Er is zeker sprake van een vorm van subjectiviteit, vooral voor de tweede en derde graad. De bedoeling is te "peilen naar de percepties": welke overtredingen houden echt een hoog risico in? Is de huidige indeling in categorieën (sinds 2005) nog steeds correct of moeten er wijzigingen worden aangebracht? Wij beseffen terdege dat deze oefening haar beperkingen heeft, maar de perceptie van verkeersveiligheidsdeskundigen is noodzakelijk om te bepalen of de huidige indeling nog op koers is. Wij zijn ons bewust van de deels subjectieve aard van deze oefening.

Thomas Deweer (Fietzersbond): er bestaat dus een risico dat de fietser die door een rood licht rijdt gelijk wordt geschakeld met de bestuurder van een vrachtwagen die door een rood licht rijdt?

Denis Hendrichs antwoordt dat dit inderdaad nu al het geval is.

Eric Troniseck (Centrex Wegverkeer) betoogt dat voor zwakke weggebruikers de kans groter is dat een ongeval een ongeval met ernstig letsel is, maar dat het beter is te classificeren op basis van objectieve elementen, niet op basis van de ernst van letselongevallen.

Simon Linsmeau (Kabinet van minister Georges Gilkinet) legt uit dat de resultaten uiteraard zullen worden vergeleken met de literatuur over het gevaar van een bepaalde overtreding.

b) De in 2022 opgestelde Briefing Notes over rijden onder invloed van geneesmiddelen en over speedpedelecs, door Younes Ben Messaoud

Na de presentatie, die op de website van de FOD kan worden bekeken, werden de volgende vragen gesteld en beantwoord:

- Speedpedelecs:

Ine Herten (VSV) geeft aan dat er - in het raam van opleidingen aan bedrijven - workshops over speedpedelecs worden aangeboden.

Thomas Deweer (Fietzersbond): Vlaanderen en Zwitserland zijn unieke casussen omdat er nergens anders zoveel speedpedelecs zijn. Wat gaan we met de aanbevelingen doen? Voor dit nieuwe type fiets moet de infrastructuur voldoende breed zijn (met speedpedelecs wordt er vaak ingehaald).

- Geneesmiddelen

Roel De Cleen (SAVE-PEVR): 3% van de bestuurders onder invloed van drugs en 6% onder invloed van alcohol. Ik heb gelezen dat 12% van de bestuurders tegenwoordig rijdt onder invloed van geneesmiddelen, met name benzodiazepines en kalmeermiddelen. In hoeverre kan dit worden gemeten?

Eric Troniseck (Centrex Wegverkeer) antwoordt dat er, met uitzondering van dronkenschap, geen enkele manier is om iets te ondernemen tegen deze substanties (geen adem- of drugstest mogelijk). Dronkenschap is zeer uitzonderlijk, met toestemming van de procureur kan er een bloedafname gebeuren. De procedure voor drugs verloopt als volgt: een checklist en vervolgens (als er tekenen van gebruik zijn) een speekseltest en een speekselanalyse (of een bloedafname als dat niet mogelijk is). Enkel de laboratoriumanalyse telt.

Roel De Cleen vraagt dat men naar analogie hiervan ook iets ontwikkelt voor geneesmiddelen.

Jurgen Dhaene (VCLP-CPPL) vraagt om de zaken op het terrein niet te ingewikkeld te maken (niet nog een ander soort test), maar het gaat wel degelijk om een probleem. De procureur van Oost-Vlaanderen heeft systematisch bloedafnames bevolen, maar dat is tijdrovend en erg ingrijpend.

Veerle Snoeckx (Voetgangersbeweging) vindt sensibilisering erg belangrijk: via etikettering en via huisartsen.

Eric Troniseck (Centrex Wegverkeer) herinnert eraan dat de Kamer twee jaar geleden een resolutie had aangenomen om een etiketteringssysteem in te voeren. De huisarts mag het beroepsgeheim niet schenden, hij kan niet zomaar de politie inlichten.

Simon Linsmeau (Kabinet van minister Georges Gilkinet) herinnert eraan dat het federale actieplan voor verkeersveiligheid een specifieke maatregel bevat betreffende de etikettering van geneesmiddelen. Het kabinet staat in contact met het kabinet Vandenbroucke. Het toevoegen van extra informatie op de verpakking van geneesmiddelen stuit echter op grote praktische moeilijkheden, maar we zijn in voortdurend overleg met het kabinet van minister Vandenbroucke om te kijken of het mogelijk is om een proefproject voor enkele van de gevaarlijkste doelgeneesmiddelen uit te voeren.

c) Presentatie van de studies MAIS3+ (gehospitaliseerde verkeersgewonden) en SCOOT (diepgaande analyse van de kenmerken en profielen van ongevallen met elektrische steps) door Lies Bouwen

- MAIS3+ (gehospitaliseerde verkeersgewonden)

Na de presentatie, die op de website van de FOD kan worden bekeken, werden de volgende vragen gesteld en beantwoord:

Roel De Cleen (SAVE-PEVR) vindt de cijfers interessant. Wordt er in deze ziekenhuiscijfers een onderscheid gemaakt tussen sportgerelateerde ongevallen en echte verkeersongevallen?

Lies Bouwen (Vias): in de ziekenhuizen wordt een onderscheid gemaakt tussen de verkeersongevallen en de overige ongevallen.

Veerle Snoeckx (Voetgangersbeweging) vraagt of in de gegevens ook verkeersongevallen zonder ziekenhuisopname of die met enkel een huisartsenconsult zijn opgenomen?

Lies Bouwen (Vias): als het om een ernstig ongeval gaat en de personen moeten in het ziekenhuis overnachten, dan verschijnen deze specificiteiten ook in de gegevens. De ziekenhuizen proberen het aantal overnachtingen tot een minimum te beperken. De gegevens over overnachtingen van slechts één nacht zijn van iets mindere kwaliteit.

Eric Troniseck (Centrex Wegverkeer): bestaan er studies waaruit zou blijken hoeveel dodelijke verkeersslachtoffers er kunnen vermeden worden, bij de invoering van de draagplicht van een fietshelm?

Lies Bouwen (Vias): er waren geen gegevens over het dragen van een helm, dus we konden het effect van helmdracht niet bepalen.

Jean-François Gaillet (Vias): de oefening is gedaan, maar we kennen de gegevens niet uit ons hoofd.

Benjamin Laureys (NHRPH): werkt de gegevensinvoer goed? Welke categorieën bestaan er en zijn deze voldoende gedifferentieerd?

Thomas Deweer (Fietzersbond): de Fietzersbond is voorstander van sensibilisering voor het dragen van een helm, maar wil het niet verplichten. We registreren zelfs nog meer hoofdletsels bij voetgangers.

15:15 - 15:30 uur: pauze

Anne Vandenberghie zit het tweede deel van de vergadering voor in afwezigheid van mevrouw Indot, die voor een spoedgeval werd weggeroepen.

- SCOOT (diepgaande analyse van de kenmerken en profielen van ongevallen met elektrische steps) door Lies Bouwen

De presentatie kan op de website van de FOD worden bekeken; er werden geen vragen gesteld.

d) Presentatie van de trends van de laatste verkeersveiligheidsbarometer door Quentin Lequeux

In de marge van de presentatie, die op de website van de FOD kan worden bekeken, werden de volgende vragen gesteld en beantwoord:

André Tourneur (SPW): er zou bijzondere aandacht moeten worden besteed aan de persoon die verantwoordelijk is voor het ongeval. Als er meer fietsers en voetgangers omkomen bij ongevallen, betekent dat nog niet dat zij verantwoordelijk zijn.

Roel De Cleen (SAVE-PEVR) is het daarmee eens: er is meer onderzoek nodig naar de oorzaken van ongevallen, zowel voor als na het covidjaar, want het was een jaar met veel minder auto's en veel meer verplaatsingen per fiets. Ondanks de toename van het aantal fietsers in 2020 zijn er minder fietsdoden. De barometer levert niet veel beleidsaanbevelingen op; er is diepgaander onderzoek nodig. Het effect

van bepaalde maatregelen blijft onbevredigend, zoals bijvoorbeeld het effect van de toename van de voertuiggrootte, het gebruik van benzene, de afleiding, de zwaardere (elektrische) voertuigen, ...

Thomas Deweer (Fietzersbond) is het volmondig eens met de vorige tussenkomsten. We weten dat er veel fietsers omkomen, het haalt de krantenkoppen, maar we moeten weten hoe het gebeurt om de juiste conclusies te kunnen trekken.

Denis Hendrichs geeft aan dat er maatregelen werden genomen voor gebruikers van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, maar dat niet alle inspanningen hierop moeten worden toegespitst, aangezien er uiteindelijk erg weinig doden zijn gevallen (4 in 2021 en 2022). Voor de fietsers is het van essentieel belang de oorzaken van ongevallen te kennen (Vias zal dit jaar 4 studies uitvoeren). Het zou zeer interessant zijn om over de cijfers over de toename van het fietsgebruik in Wallonië te beschikken. De analyse van de oorzaken van ongevallen is zeer nuttig en we hopen dat het protocol met Justitie om toegang te krijgen tot gegevens uit de processen-verbaal succesvol zal zijn.

Eric Troniseck (Centex Wegverkeer): de infrastructuur speelt ook een rol bij ongevallen, maar dat is niet altijd gemakkelijk vast te stellen. Een politieagent zal niet altijd de rol van de infrastructuur op het gedrag kunnen inschatten, maar het is het proberen waard.

Jean-François Gaillet (Vias) wijst erop dat de barometer niet dient om de oorzaken van ongevallen te verklaren, maar om de trend aan te geven. De rol van de verschillende factoren maakt het voorwerp uit van afzonderlijke studies waarin ook beleidsaanbevelingen worden gedaan.

e) Presentatie van de belangrijkste resultaten van het project Baseline door Sofie Boets

De presentatie kan op de website van de FOD worden bekeken; er werden geen vragen gesteld.

4) Beknopte stand van zaken van lokale projecten in het kader van "All for zero" (subsidies 2023) door Simon Linsmeau (Kabinet van Georges Gilkinet)

We zijn nu aan het eind van de procedure: de jury (bestaande uit de FOD, Vias en de kabinetten van de drie gewesten) heeft onlangs de projecten geselecteerd, de minister moet ze nu goedkeuren.

Soms neemt de infrastructuur een te groot aandeel van het project in beslag. Er zijn ook minder Vlaamse projecten dan Waalse en Brusselse.

De presentatie kan op de website van de FOD worden bekeken; er werden geen vragen gesteld.

5) Varia

De eerstvolgende vergadering vindt plaats op **woensdag 24 mei 2023** om **14:00** uur in het gebouw van de FOD Mobiliteit (zaal Da Vinci 3A32). [Voor de voorzitter was de tijdens de vergadering geprikte datum niet mogelijk.]

Anne Vandenberghe dankt de deelnemers voor hun aanwezigheid en sluit de vergadering om 17:00 uur.