

Verlag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

Woensdag 24 mei 2023

Aanwezig : Michèle Coninx (Nationaal Parket voor de Verkeersveiligheid), Eric Troniseck (Centrex Wegverkeer), Koen Ricour (Federale Wegpolitie), André Tourneur (SPW), Françoise Guillaume (AWSR), Maarten Matienko (VAB), Lieve Snoeckx (Voetgangersbeweging), Philippe Moreau (Brulocalis), Jean-François Gaillet, Evi Dons en Nina Nuyttens (Vias Institute), Florine Cuignet (Gracq), Steven Soens (Febiac), Johan Chiers (RYD Vlaanderen), Werner De Dobbeleer (VSV), Roel De Cleen (PEVR-SAVE), Alexandre Carlino en Delphine Bachau (Brussel Mobiliteit), Gilles Dupuis (College van procureurs-generaal), Pascal Lammar en Myriam Adriaensen (MOW), Pieter Van Bastelaere (FBAA), Benjamin Laureys (NHRPH), Jean-Marie Jorssen (Fedemot), Martine Indot, Pierre-Alexandre Moreaux en Anne Vandenberghe (FOD Mobiliteit en Vervoer), Denis Hendrichs en Simon Linsmeau (Kabinet van minister Georges Gilkinet).

Verontschuldigd : Veerle De Boeck (FBAA), Françoise Godart (Brussel Mobiliteit), Frédéric Maeyens (RACB), Geert Popelier (VAB), Jurgen Dhaene (VCLP), Danny Smaghe (Touring), Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit en Vervoer).

Ontvangst van de deelnemers en opening van de zitting om 14u10 door mevrouw Martine Indot.

1) Goedkeuring van het verslag van de vergadering van 9 maart 2023

Op vraag van een lid van de FCVV, wordt het verslag opnieuw doorgestuurd per e-mail en vervolgens via schriftelijke weg goedgekeurd. Het verslag wordt nadien op de website van de FOD gepubliceerd.

2) Voorstelling van het nationaal parket voor de verkeersveiligheid, door mevrouw Michèle Coninx

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

- Eric Troniseck (Centrex): Het vervolgingsbeleid zal voortaan door dit parket bepaald worden. Komen er dan ook concrete onderrichtingen voor de politie aan, bv. over de interpretatie van bepaalde sancties?
Michèle Coninx (Parket voor de VV): Inderdaad, maar we zijn nog maar in de beginfase op dit moment, het is nog te vroeg om hierop in te gaan. Er moet wel één lijn getrokken worden, om meer uniformiteit te bereiken in de beslissingen en uitvoering ervan. Er zijn domeinen waarover geen discussie bestaat en alle parketten min of meer op dezelfde wijze werken, voor andere thematieken ligt dat moeilijker. Er is ook een zekere verwarring over de aanpak van bijvoorbeeld de GAS-boetes, die nu verschillend worden afgehandeld bij de gewestelijke verwerkingscentra, dit is uiteraard niet de bedoeling. Essentieel is ook dat het nieuwe parket volledig gedigitaliseerd werkt, er wordt niet langer met papier gewerkt.
Aanvulling door Gilles Dupuis (College van PG): De werkzaamheden in het kader van de herziening van de omzendbrieven zijn volop lopende. Dit is het geval voor de OZB over de OI en over het bevel tot betalen. Een nieuwe OZB over de vervolging van de 67ter-inbreuken is ook voorzien.
- Jean-François Gaillet (Vias) : Is de Crossborder richtlijn al van toepassing voor alle 27 EU-lidstaten ?
Wat is de situatie met het Verenigd Koninkrijk ?

Michèle Coninx (Parket voor de VV): Momenteel is er geen uniform systeem voor de buitenlandse certificaten tussen de 27 landen, maar we hopen in de loop van dit jaar vooruitgang te boeken. Het doel is meer samenwerking tussen de landen. Momenteel verwerken wij inkomende buitenlandse certificaten uit Nederland en Duitsland.

Martine Indot (SPF M&T): De uitwisseling van gegevens tussen alle lidstaten vindt plaats sinds enkele jaren, daarnaast hebben we een uitgebreidere uitwisseling met Nederland en Frankrijk in het kader van de bilaterale akkoorden. In de presentatie (op de agenda) van Anne Vandenberghe zal nader worden ingegaan op de grensoverschrijdende samenwerking.

Anne Vandenberghe: De geautomatiseerde uitwisselingen met het VK zijn stopgezet na de Brexit.

3) Recente onderzoeksprojecten van Vias Institute

a) Greenpark, door Evi Dons

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

- Maarten Matienko (VAB): Ook bij VAB is gekend dat de aankoop prijs doorslaggevend is voor de consument. Daarnaast is de actieradius van de elektrische wagen essentieel. De meeste geïnteresseerde kopers willen een actieradius van minimaal 300 km. Daarvoor is een batterij van 60 kw/u noodzakelijk, en dit zorgt voor een hoge prijs. Bij tweedehandsvoertuigen is de betrouwbaarheid van de batterij een gevoelig punt. Ook al wordt de batterij door de verkoper als in een goede staat gemeld, hier blijken er vaak problemen op te treden met batterijen die te maken hebben met slijtage die enkel met een grondige analyse kan vastgesteld worden. De koper moet zeer goed geïnformeerd worden over deze eventuele minpunten. Kort samengevat kan gesteld worden dat de verwachtingen van de kopers niet overeenkomen met het huidige aanbod.
- Steven Soens (FEBIAC) : Het is correct dat het huidige voertuigenpark van elektrische voertuigen voornamelijk bestaat uit de grotere, krachtige modellen die vaak als bedrijfswagens worden ingezet. Een meerprijs van 30 à 40% ten opzichte van een wagen met klassieke verbrandingsmotor is voor vele gezinnen geen haalbare kaart. De markt voor de elektrisch aangedreven leasingwagens blijft verder toenemen, maar het klopt dat er een verschil bestaat tussen de verwachtingen van de koper en de prijs die gevraagd wordt. Het is ook niet uit te sluiten dat de prijs nog zal stijgen, vele kosten moeten ergens verrekend worden (distributienetwerk, investeringen in laadpalen, enz.).
- Françoise Guillaume (RW) : Is de streefdatum van 2035 eigenlijk realistisch? De ervaring leert dat het grootste probleem met elektrische voertuigen de actieradius is. De actieradius van volledig elektrische auto's is kort. Mensen komen aan de kant van de weg te staan, wat een groot gevaar voor de verkeersveiligheid vormt (bijvoorbeeld op snelwegen). We moeten oplaadpunten toegankelijker maken door ons ruimtelijk kader goed te bestuderen, zodat de toegang gemakkelijk is en er niet te veel files ontstaan. Gezien het voorgaande lijkt het onwaarschijnlijk dat de prijzen voor het publiek zullen dalen. Een ander punt van zorg is de elektrificatie in stedelijke gebieden: hoe zal iedereen zijn auto kunnen opladen als mensen langs de straten van de stad parkeren en niet in ondergrondse parkeergarages?
- Martine Indot (SPF M&T) : Zij is verheugd dat dit onderzoeksthema de leden van de FCVV interesseert, ook al heeft het eerder betrekking op duurzame mobiliteit en niet louter op verkeersveiligheid. Wij proberen de onderwerpen die tijdens de FCVV-vergaderingen worden besproken te variëren. Zij hoopt dat de markt voor elektrische voertuigen zich op een voor het publiek positieve manier zal ontwikkelen. In theorie is het zo dat als de vraag toeneemt, het aanbod zal volgen en de prijzen zullen dalen.

b) Carsafe, door Nina Nuyttens

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

- Florine Cuignet (GRACQ): Verheugt zich over de resultaten van deze studie, die de onveiligheid op de weg van bepaalde soorten zwaardere voertuigen, zoals pick-ups en SUV's, bevestigt. We hebben nu een objectieve bevestiging dat ze gevaarlijker zijn voor kwetsbare weggebruikers. Welke kenmerken gebruikt Vias in deze studie om een SUV te definiëren? Houdt zij rekening met het ontwerp en het profiel van het voertuig? En hoe zit het met het gevoel van verkeersonveiligheid voor een fietser die naast dit type voertuig rijdt?
Nina Nuyttens (Vias): De definitie van een SUV houdt rekening met de Statbel-categorisering. Op basis van het model, en vooral de lengte van het voertuig, wordt het ingedeeld in één van de 5 categorieën, gaande van klein tot zeer groot. Hogere motorkappen zijn namelijk gevaarlijker voor de veiligheid van zwakkere weggebruikers. Dit is iets om rekening mee te houden, maar er is nog niet veel wetenschappelijk onderzoek naar gedaan.
- Roel De Cleen (OVK) : Felicitteert de onderzoekers en de opdrachtgevers van dit onderzoek dat een zeer nuttige kennisaanvulling vormt. Hij vraagt zich af of het fiscaal voordeel bij de aanschaf van een pick-up voor particulieren, in Brussel en Wallonië zal aangepakt worden, naar analogie met Vlaanderen (afschaffing op 1 januari 23)? Hij geeft daarnaast aan dat we niet te eenzijdig mogen kijken naar bepaalde kenmerken want dit kan gevaarlijke evoluties opleveren. Zo is de elektrische wagen in opmars om ecologische redenen, maar kan deze een negatieve impact hebben op de verkeersveiligheid door het grotere gewicht van deze wagens.
- Steven Soens (Febiac) : De verhoogde motorkap bij SUV's is er niet gekomen op vraag van de consument, maar wel in functie van Europese verplichtingen mbt de constructie. Zo dient er nu meer ruimte gelaten te worden tussen de motorkap en de andere onderdelen van het voertuig, om veiligheidsredenen. Het is niet optimaal ten opzichte van kwetsbare weggebruikers, maar evenmin naar verbruik en CO2-uitstoot toe. Moderne voertuigen zijn dan wel weer beter uitgerust met actieve veiligheidssystemen, waarvan een hele reeks verplicht worden vanaf 2024, en waarbij de detectie van kwetsbare weggebruikers voorop stond bij de ontwikkeling.
- Martine Indot (FOD M&V): De FOD M&V volgt de technische aspecten van voertuigen op Europees en internationaal niveau oo en pleit altijd voor technologieën die de verkeersveiligheid bevorderen. Er moet een evenwicht worden gevonden tussen de veiligheid van de inzittenden en passagiers van het voertuig en die van de tegenpartij. De gegevens over de hoogte van de motorkap zijn niet beschikbaar in de DIV-databank, maar komen van een andere bron.
- Maarten Matienko (VAB): Wat is de impact van het motorvermogen op het ongevalsrisico?
Nina Nuyttens: Een toename met 50 kw vermogen zal de inzittende 50% beter beschermen, maar de impact ten opzichte van de kwetsbare bestuurder is groter.

4) Stand van zaken van de lokale projecten in het kader van « All for zero » (subsidies 2023) door Simon Linsmeau (Kabinet van Georges Gilkinet)

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

15u50 – 16u : pauze

5) Voorstelling van de herziening van de CBE richtlijn door Anne Vandenberghe (FOD M&V)

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

- Florine Cuignet (GRACQ): Wat de verschillende zones betreft die in het kader van de herziening van de richtlijn worden besproken, is er toch een duidelijk verband met de verkeersveiligheid? Zij denkt aan de zones waarin voertuigen verboden worden, die het risico op botsingen aanzienlijk verminderen. Hoe zit het met lage-emissiezones?
Anne Vandenberghe (FOD M&V): Verschillende landen pleiten ervoor dat de basisfilosofie en de centrale doelstelling van de Crossborder richtlijn de verkeersveiligheid moet blijven. Wat de lage-emissiezones betreft, die zijn vooral ingevoerd om vervuiling tegen te gaan. Sommige landen zijn dan ook tegen de opname ervan. Voor andere zones (bv. voetgangersgebieden, beperkingen voor vrachtwagens) kunnen meerdere doelstellingen gelden (bv. verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, duurzame mobiliteit en tegengaan van vervuiling). Verboden toegang tot gebieden waarvoor beperkingen gelden verschilt als overtreding toch enigszins met risicogedragingen, zoals rijden onder invloed of gevaarlijk inhalen.
- Eric Troniseck (Centrex): vraagt zich af waarom in het voorstel voor nieuwe richtlijn niets over de voorrang is opgenomen. Wat de zones met beperkingen betreft, is het verband met de verkeersveiligheid toch aanwezig, als we bijvoorbeeld denken aan de verboden voor vrachtwagens. Deze overtredingen worden als overtredingen van de derde graad geclassificeerd, gezien het directe gevaar voor kwetsbare weggebruikers. Waarom zouden we de definitie van "gebruik van een verboden rijstrook" niet gewoon verruimen en zones als zodanig opnemen?
Anne Vandenberghe (FOD M&V): Tot nu toe heeft geen enkel land de voorrang voorgesteld. We zullen de redenen daarvoor analyseren. Wat de "verboden rijstrook" betreft, heeft België altijd gepleit voor een uitbreiding van deze definitie, omdat deze inbreuk al lang een probleem vormt. Dit advies is aan de Europese Raad meegedeeld. Er moet nog worden gediscussieerd over de betekenis van "zones met beperkte toegang", die onlangs werden aangeduid als "stedelijke zones", wat in de Belgische context niet optimaal is, omdat deze gebieden zich ook in meer landelijke gebieden bevinden. We moeten een consensus vinden met alle lidstaten. We hebben al veel intra-Belgisch overleg gehad, met name met de regio's, justitie en politie.
Toevoeging van Myriam Adriaensen (MOW): De discussie in de Raad gaat dus niet alleen over welke overtredingen al dan niet in het toepassingsgebied moeten worden opgenomen, maar ook over de precieze formulering en terminologie in de teksten.

6) Voorstelling van de evaluatiestudie over de verlaging van de snelheidslimiet (van 90km/u naar 70km/u) buiten de bebouwde kom in Vlaanderen door Evi Dons (Vias)

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

- Martine Indot (SPF M&T): Informeert bij de MOW-vertegenwoordigers hoe de resultaten van het onderzoek zijn ontvangen.
Pascal Lammar (MOW): Het was natuurlijk zeer positief dat de snelheidsverlaging echt heeft geleid tot een duidelijke vermindering van het aantal en de ernst van de ongevallen op dit soort wegen, en nog meer wat betreft het effect op het aantal doden en zwaargewonden.
- Florine Cuignet (Gracq): Hoe is deze vermindering aanvaard door het grote publiek? Is er een voor-en meting geweest?

Evi Dons (Vias): Dit aspect werd niet geanalyseerd in dit onderzoek, maar het lijkt erop dat de verlaging in Vlaanderen vrij vlot werd aanvaard.

Toevoeging van Werner De Dobbeleer (VSV) : Hierover zijn bij VSV metingen uitgevoerd en resultaten beschikbaar.

7) **Varia**

- Lieve Snoeckx presenteerde de "Voetgangersbarometer", een online in te vullen vragenlijst (op: <https://voetgangersbarometer.be/>), die zal helpen de behoeften van de grootste gemeenschap van mensen in beweging onder de aandacht te brengen. Zij verzocht de leden van de FCVV om deze informatie met hun netwerk van contacten te delen en de enquête vóór 30/06 in te vullen.

Mevrouw Indot bedankt de deelnemers voor hun aanwezigheid en sluit de vergadering om 16u40.
