

Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid van 11/06/18

Aanwezig: Grégory Dekens (SPW), Patric Derweduwen (AWSR), Katrijn De Meyer (OVK/PEVR), Geert Popelier (VAB), Koen Ricour (Federale Politie), Michaël Jonniaux (VCLP), Eric Troniseck (Centrex), Amélie Cardyn (Agoria), Benjamin Laureys (NHRPH/CNSPH), Stijn Vancuyck (Motorcycle Council), Wouter Van den Berghe (VIAS Institute), Laurence Leroy en Françoise Godart (Bruxelles Mobilité), Gilles Dupuis (Collège des Procureurs-généraux), Vincent Flore (Fod Justitie), Laura Gonzalez Shena (RYD), Florine Cuijnet (GRACQ/Fietsersbond), Patrick Lusyne (SPF Economie, DG Statistiek), Werner De Dobbeleer (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), Greta Remy (Vlaamse Overheid, MOW), Steven Soens (Febiac), Veerle De Boeck (FBAA), Erik Caelen (Brulocalis), Lode Verkinderen (UPTR/TLV/Febetra), Frédéric Maeyens (RACB), Bruno Didier (Assuralia), Tom Dhollander (Voetgangersbeweging), FOD Mobiliteit en Vervoer/SPF Mobilité et Transports: Denis Hendrichs, Anne Vandenberghe, Tom Havenith.

Verontschuldigd: Marc Vansnick, Martine Indot (Fod Mobiliteit/SPF Mobilité), Thierry Willemarck (Touring); Ambre Vassart (UVCW); Patrick Westelinck (FBAA).

De heer Denis Hendrichs zit de vergadering voor in afwezigheid van mevrouw Martine Indot en van de heer Marc Vansnick.

1. Goedkeuring van het PV van 26/02/18

Het verslag wordt goedgekeurd zonder opmerkingen.

De heer Hendrichs geeft aan dat de verslagen van de vergaderingen publieke documenten zijn (conform de bepalingen van het KB met betrekking tot de FCVV). De verslagen worden dus gepubliceerd op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Hij vraagt of de leden akkoord gaan met de manier waarop de standpunten worden weergegeven in de verslagen, waarbij de naam van de spreker wordt weergegeven.

De leden van de FCVV gaan akkoord met de huidige weergave van de standpunten van de verschillende leden in het PV.

2. Mandaat werkgroep statistiek

De heer Wouter Van den Berghe geeft toelichting bij de werkzaamheden van de werkgroep statistiek en over de verschillende betrokken partijen. De laatste jaren ging veel aandacht naar de geolocalisatie, de manoeuvre diagrammen en de verbetering van de ongevallenregistratie, ondermeer in overleg met de politie en de parketten. Zo werden de velden “dodehoek” en “elektrische fiets” nu standaard opgenomen in het registratieformulier. Voor het laatste veld is weliswaar geen onderscheid gemaakt tussen standaard elektrische fietsen en speed pedelecs, de hoverboards zijn ook niet opgenomen. Er wordt ook veel verwacht van de koppeling, voorzien dit jaar, tussen de ongevallendatabank en de DIV-databank.

De heer Verkinderen vraagt zich af of de opname van de “dodehoek” als ongevalsoorzaak geen disruptie zal geven in de statistieken. De heer Van den Berghe meent dat dit niet het geval zal zijn, gezien dit gegeven in het verleden niet eens expliciet opgenomen was. Toen werd een voorzichtige schatting gemaakt van het aantal dodehoekongevallen op basis van bepaalde criteria, bvb. het samen voorkomen van elementen zoals “vrachtwagen” en “fietser”, wat veel minder precies was.

De heer Popelier geeft aan dat de e-call die recent verplicht werd in nieuwe voertuigen een oplossing zal geven voor de problemen met geolocalisatie.

De heer Hendrichs sluit dit punt af en bevestigt, namens de FCVV, het mandaat dat aan de werkgroep statistiek wordt gegeven tot verderzetting van deze werkzaamheden.

3. Middenvakrijden (Tom Havenith, FOD Mobiliteit en Vervoer)

De heer Havenith licht de problematiek van het “middenvakrijden” toe. Hierbij wordt het advies van de FCVV gevraagd over de aanpak van dit probleem.

Vanuit de FCVV kwamen de volgende reacties:

- De heer Van den Berghe meent dat de ergernis waarnaar werd verwezen (ikv. de enquête door Vias institute) wellicht vooral te wijten is aan bestuurders die op het middenstrook blijven rijden aan een lagere dan de maximale snelheid. Het gaat hierbij vaak om buitenlandse bestuurders (met andere gewoontes) en personen die aan het bellen zijn. Hij is van oordeel dat hier vooral een sensibiliseringsnood bestaat.
- De heer Derweduwen merkt op dat deze “middenvakrijders” inderdaad voor gêne zorgen op de weg. Het is weliswaar overdreven om hiervoor deze overtreding naar de tweede graad te brengen. Er bestaan andere risicogedragingen die meer aandacht vragen, zoals het rijden onder invloed van zowel alcohol als drugs, waarbij de straf zou moeten verzaamd worden.
- De heer Popelier meent evenzeer dat het naar de tweede graad brengen weinig zinvol is, hoewel het middenvakrijden wel voor verkeersagressie zorgt. Het is echter moeilijk te handhaven. Het probleem is vaak te wijten aan het feit dat velen niet eens weten dat dit een overtreding is. Deze bestuurders rijden in het midden omdat ze dan een goed overzicht hebben op de weg. Dit vraagt om aandacht vanaf het stadium van de rijopleiding, en om sensibilisering.
- De heer Caelen sluit zich aan bij de vorige sprekers. Hij vraagt zich af of er gekend is of het middenvakrijden tot meer ongevallen leidt? Hij meent dat er te weinig communicatie is over deze gedraging. Dit geldt bijvoorbeeld ook over het gebruik van de spitsstrook. Een vergelijking met andere landen, zoals met Duitsland in dit geval, is weinig zinvol. Daarnaast is “in meerdere files rijden bij druk verkeer” ook weinig duidelijk, wat is “druk verkeer”?
- De heer De Dobbeleer meent dat er inderdaad te weinig kennis is van de materie. Hij vraagt of er in de wegcode een wijziging voorzien werd.
- De heer Hendrichs geeft aan dat er in het nieuwe KB geen wijziging voorzien is tov. deze gedraging.
- De heer Troniseck meent dat er, in plaats van een aanpassing naar de tweede graad van deze overtreding te overwegen, beter een grondige herziening moet gebeuren van alle overtredingen en hun zwaarte.
- De heer Ricour wenst de huidige situatie te behouden en verkiest meer sensibilisering over de problematiek. Op het terrein komt de politie vandaag enkel tussen bij overduidelijke gevallen.

- Mevrouw Rémy ziet hier geen aanleiding voor een wettelijke aanpassing, de handhaving van deze gedraging blijft hiermee moeilijk. Het is aan te raden de frustratie beter te definiëren, wanneer gaat het te ver?
- De heer Laureys meent dat sensibilisering een goed idee is, maar dat het ook niet de bedoeling kan zijn om bestuurders aan te zetten tot sneller rijden. De heer Hendrichs beaamt dat de sensibilisering intelligent moet aangepakt worden om een dergelijk neveneffect uit te sluiten.

De heer Hendrichs bedankt de leden van de FCVV voor hun inbreng. Deze zal verwerkt worden tot een advies aan de Minister.

4. Voorbereiding SGVV 2019

4.1. Voorstelling breder kader SGVV 2019 (Anne Vandenberghe, FOD Mobiliteit en Vervoer)

4.2. Wat doet de Politie (Eric Troniseck, Centrex)

In de marge van de twee presentaties, werd volgende opmerking geformuleerd:

- De heer Soens merkt op dat het luik “Connected & Automated Mobility”, tijdens de presentatie opgelijst als een van de initiatieven van de Europese commissie, veelbelovend is. Het is een zeer complex dossier, met zeer veel betrokken partijen. Een eerste stap in deze richting werd gezet met de verplichting van de e-call.

4.3. Cross Border project (Vincent Flore, FOD Justitie)

In de rand van de presentatie werden volgende vragen gesteld en beantwoord:

- De heer Hendrichs vraagt, in het kader van de stijging van de cijfers mbt. de verwerking van verkeersinbreuken, of de quota bij de parketten niet langer nageleefd worden. De heer Vincent Flore geeft aan dat de interpretatie van de cijfers nog niet aan de orde is. Eerst moeten de kinderziekten in het systeem aangepakt worden. De FOD Justitie wenst wel zo snel als mogelijk tot gevalideerde KPI's komen zodat een goede rapportering naar alle betrokken partijen, en in het bijzonder de regio's, mogelijk wordt.
- De heer Jonniaux vindt ook dat nog wat gewacht moet worden met de interpretatie van de resultaten. Dit geldt ook met de schatting van de tijdswinst in de politiezones, uitgedrukt in VTE-equivalenten. Op termijn moeten de nieuwe procedures ervoor zorgen dat er capaciteit vrijkomt voor de korpsen, maar tot op vandaag is dit nog niet het geval, zelfs in tegendeel. De laatste weken is er wel al een verbetering op te merken.
- De heer Popelier vraagt zich af of de parkeer- en GAS-boetes opgenomen zijn in dit systeem en of de website wel voldoende stabiel is. Hij kreeg vele vragen hierover. De heer Flore geeft aan dat het systeem enkel de justitieel afgehandelde omvat, de parkeer-en GAS-boetes vallen er dus buiten. De website was in het begin inderdaad instabiel ten gevolge van de overbevraging. Hierom is de capaciteit inmiddels aanzienlijk uitgebreid (x5). Daarnaast zijn er problemen geweest ten gevolge van een staking in het callcenter. Voor de dossiers die hierdoor hangende gebleven zijn, wordt sterk aanbevolen om in de mate van het mogelijke de standaardprocedures (online betaling, betwisting via het officiële format, enz.) na te volgen.

4.4. Eerste gedachtenwisseling over de thematieken voor de SGVV 2019

De heer Hendrichs vraagt de leden hun eerste reacties op de voorgestelde thematieken te geven.

- Aangaande de opgegeven thematieken wordt opgemerkt dat één van de thematieken een fout bevat: “Protection des conducteurs vulnérables et inexpérimentés” moet zijn “Protection des usagers vulnérables et des conducteurs inexpérimentés”.

- De heer Verkinderen vraagt naast de aandacht voor het zwaar vervoer ook aandacht voor de bestelwagens.

- De heer Van den Berghe betreurt de afwezigheid van de regionale thematieken. Op internationaal en Europees niveau wordt net steeds herhaald dat landen over een allesomvattende strategie moeten beschikken. Daarnaast vraagt hij dat de post-crash thematiek wordt opgenomen in de te behandelen thema's.

- Mevrouw Rémy meent dat de voorgestelde thematieken kunnen volstaan. Het regionale niveau kan aangeven, zoals tijdens de presentatie gesuggereerd, voor welke regionale initiatieven een federaal initiatief noodzakelijk is.

- De heer Dupuis zou de thematiek “Voertuigtechnologie” graag breed behandeld zien, en niet enkel de technische kant ervan en de impact op het vlak van de verkeersveiligheid. Indien de geautomatiseerde voertuigen aan bod komen, zou hij hier ook het juridische luik, met name de strafrechtelijke aansprakelijkheid, en de mogelijkheden naar vereenvoudiging van de huidige procedures willen bespreken.

- De heer Derweduwen zou de thematiek “Handhaving en bestraffing” liever opsplitsen in twee volwaardige thema's. Hij meent dat voor beide thema's zeer veel ideeën zullen rijzen binnen de FCVV.

De Voorzitter dankt de aanwezigen voor hun aanwezigheid en medewerking. De volgende vergadering zal doorgaan in de maand september. In de aanloop naar deze vergadering worden de leden van de FCVV alvast uitgenodigd om eventuele ideeën mbt. de SGVV 2019 alvast schriftelijk over te maken.