

# Verlag van de vergadering van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

Vrijdag 13 oktober 2023

Aanwezig: Martine Indot (FOD Mobiliteit en Vervoer), André Tourneur (FOD Mobiliteit en Vervoer), Françoise Guillaume (AWSR), Maarten Matienko (VAB), Jean-François Gaillet (Vias Institute), Steven Soens (Febiac), Pascal Lammar (MOW), Pieter Van Bastelaere (FBAA), Benjamin Laureys (NHRPH), Eva Parent (NHRPH), Anne Vandenberghe (FOD Mobiliteit en Vervoer), Cathy Decoodt (FOD Mobiliteit en Vervoer), Simon Linsmeau (Kabinet van minister Georges Gilkinet), Elias Van Bogaert (FOD Mobiliteit en Vervoer), Kishan Vandael Schreurs (Vias Institute), Isabelle Jansen (Brussel Mobiliteit), Radek Sidorski (Lokale Politie), Michaël Reul (UPTR), Laura Gonzales (RYD), Maya Vervoort (Vias Institute), Wies Callens (Fietzersbond), Inne Herten (VSV), Frédéric Mayens (RACB), Gregory Vandenbulcke-Plasschaert (Federale Politie), Philippe Moreau (Brulocalis), Julie Delzenne (Vias), Anja De Schutter (College van PG), Bruno Didier (Assuralia).

Verhinderd: Lieve Snoeckx (Voetgangersverenigingen), Tom Dhollander (Voetgangersverenigingen), Jean-Marie Jorssen (Fedemot), Geert Popelier (VAB), Koen Ricour (Federale Wegpolitie), Jan Soenen (TLV), Anneliese Heeren (FOD Mobiliteit en Vervoer), Danny Smaghe (Touring), Jurgen Dhaene (VCLP), Juan Roque-Ramirez (FOD Economie), Denis Hendrichs (Kabinet van minister Georges Gilkinet), Jean-Marc Timmermans, Myriam Adriaensen (MOW), Eric Troniseck (Centrex Wegverkeer), Philippe Moreau (Brulocalis), Florine Cuignet (Gracq), Johan Chiers (RYD Vlaanderen), Werner De Dobbeleer (VSV), Roel De Cleen (PEVR-SAVE), Delphine Bachau (Brussel Mobiliteit), Gilles Dupuis (College van procureurs-generaal), Veerle De Boeck (FBAA), Françoise Godart (Brussel Mobiliteit), Frédéric Maeyens (RACB).

Onthaal van de deelnemers en opening van de vergadering om 10:00 uur door mevrouw Martine Indot.

## 1) Goedkeuring van het verslag van de vergadering van de FCVV van 24 mei 2023

Aangezien er geen opmerkingen zijn, wordt het verslag van de vergadering van 24 mei 2023 goedgekeurd.

## 2) Presentatie van recent onderzoek naar ADAS:

### - Welke soorten ADAS zijn er en hoe ervaren gebruikers ze?

Presentatie door Julie Delzenne (Vias Institute) - De presentatie kan op de website van de FOD worden geraadpleegd.

### - Wat betekent ADAS voor kwetsbare gebruikers?

Presentatie door Steven Soens (Febiac) - De presentatie kan op de website van de FOD worden geraadpleegd.

In aanvulling op de uiteenzetting van de heer Soens, wenst mevrouw Martine Indot erop te wijzen dat de verordening waarnaar de heer Soens verwijst Verordening (EU) 2019/2144 betreft, die niet hoeft te worden omgezet in Belgisch recht en rechtstreeks van toepassing is.

**- Voltooide en lopende projecten over ADAS en ADRAS (door VIAS Institute):**

- ADAS en rijgeschiktheid (Vias 2022) - Presentatie door Julie Delzenne
- Ford Lommel proef (Vias 2022 en 2023) - Presentatie door Julie Delzenne
- ADRAS (Vias 2023) - Presentatie door Kishan Vandael Schreurs.

Deze presentaties kunnen op de website van de FOD worden geraadpleegd.

In de marge van deze presentaties werden de volgende vragen gesteld en beantwoord:

- Martine Indot bedankt Vias voor deze projecten, die zeer nuttig zijn voor de standpunten van de FOD op Europees niveau.
- Eva Parent (NHRPH) vraagt om uitleg over de technologie van motorhelmen (head-up display). Vormt dit geen bron van afleiding en dus een verhoogd risico op de weg? Kishan Vandael Schreurs wijst erop dat dit nog niet wetenschappelijk is getest.
- Benjamin Laureys (NHRPH) vraagt of het probleem van het te lage geluidsniveau van bepaalde elektrische voertuigen wordt opgevolgd. Het gaat om het AVAS-systeem. Jean-François Gaillet (Vias Institute) antwoordt dat er iets moet worden aan gedaan, vooral voor ouderen, slechtzienden of blinden, omdat een zeer laag geluidsniveau een probleem vormt voor de waarneming van het voertuig. Het soort geluid is niet gereguleerd en kan worden uitgeschakeld. Deze opmerking is daarom zeer relevant en moet meer aandacht krijgen. Steven Soens (Febiac) vervolledigt: Er zijn steeds meer stille voertuigen (QRTV's: Quiet Road Transport Vehicles) die op de markt komen, maar er zijn nog geen specifieke voorschriften voor voertuigen van categorie M1. In dit stadium is dit beperkt tot achteruitrijden voor vrachtwagens, waarbij geluid verplicht is. Kishan Vandael Schreurs (Vias) voegt toe: voor bepaalde types elektrische motorfietsen zijn er ook kunstmatige geluiden. Voor Harley Davidsons zijn ze heel luid, om te lijken op de oude Harley-types (met verbranding).
- Radek Sidorski (Lokale Politie): Creëert ADAS een vals gevoel van veiligheid voor bestuurders? Is dit getest op het circuit? Kishan Vandael Schreurs (Vias Institute) antwoordt dat deze test nog niet is uitgevoerd, maar dat deze gepland staat na een andere test die gepland is op een gesloten circuit over afleiding veroorzaakt door infotainmentsystemen in de auto.
- Martine Indot (FOD Mobiliteit en Vervoer) vindt dat sommige constructeurs het idee om autonome voertuigen te ontwikkelen laten varen. Steven Soens (Febiac): voor sommige constructeurs komt dit de verkeersveiligheid niet ten goede. Het is niet opgegeven, maar ze overwegen andere, meer veelbelovende systemen. Niveau 3 is niet optimaal, want als het systeem wordt gedeactiveerd, moet de bestuurder zelf onmiddellijk actie ondernemen en het stuur weer overnemen. Op niveau 4 en 5 wordt de bestuurder gewaarschuwd voor deactivering over X minuten of over X kilometer. Sommige constructeurs zijn minder actief dan voorheen in onderzoek naar autonome voertuigen. Martine Indot denkt dat het interessant zou zijn om tijdens een toekomstige vergadering een overzicht van autonome voertuigen te presenteren.
- Simon Linsmeau (kabinet van minister Georges Gilkinet) vraagt of de ontwerpers van de verschillende systemen elkaar ontmoeten om hun technologieën te kruisen (een verbonden horloge kan bijvoorbeeld ook een assiserende rol spelen). Kishan Vandael Schreurs (Vias Institute) antwoordt dat al deze "aftermarket"-systemen, inclusief de e-call functie op smartwatches of in auto's, nog niet gestandaardiseerd zijn. Een gezamenlijke inspanning van constructeurs kan positief zijn, maar deze systemen moeten goed blijven presteren en aangepast worden aan de

verschillende voertuigen en voertuigmodellen, omdat hun betrouwbaarheid nog niet compleet is. Hoe kunnen we samenwerken met ontwerpers? We moeten ook blijven investeren in experimenteel onderzoek om de voor- en nadelen van de verschillende technologieën te ontdekken. Hij verwijst naar het "head-up display" systeem, waarbij de motorrijder informatie ontvangt op het glas van de helm. Het voordeel kan zijn dat de motorrijder niet naar beneden op zijn dashboard hoeft te kijken, maar de berichten in de berichten kunnen hem ook afleiden en zijn gezichtsveld tijdens het rijden verkleinen.

- Steven Soens (Febiac) wijst erop dat de Europese Commissie openstaat voor iedereen die ideeën voor verbeteringen wil aandragen en ook geïnteresseerd is in nieuw onderzoek naar technologieën. De Europese lobbygroep ETSC is ook zeer actief op het gebied van voertuigtechnologieën.
- Martine Indot (FOD Mobiliteit en Vervoer) brengt de problematiek van het gebrek aan kennis over rijkhulptechnologieën ter sprake. Wat zijn de aanbevelingen op het gebied van gebruiksaanwijzingen en informatie voor de koper van een voertuig dat met deze hulpmiddelen is uitgerust? Moeten de concessiehouders meer betrokken zijn? Jean-François Gaillet (Vias Institute) antwoordt dat de vraag heel uitgebreid is. Het opleidingsaspect werd ter sprake gebracht, d.w.z. informatie over hoe de ondersteuningssystemen werken en wat hun beperkingen zijn. Er is vastgesteld dat maar heel weinig kopers van nieuwe voertuigen de handleidingen van het voertuig lezen, omdat informatie niet via deze weg wordt doorgegeven. Een van de aanbevelingen in de uitgevoerde onderzoeken was om actie te ondernemen via verzekeraars en concessiehouders.
- Wies Callens (Fietsersbond) vraagt of het AEBS (voetgangersdetectiesysteem) ook voetgangers op de stoep detecteert. Worden er ook speedpedelecs geleverd met ARAS-systemen? Kishan Vandael Schreurs (Vias Institute) antwoordt dat er analyses worden uitgevoerd voor speedpedelecs, met sensoren op de fiets, maar dat het onderzoek nog niet zo ver gevorderd is als voor de PTW's. Het oppervlak van een speedpedelec is ook zeer beperkt vergeleken met dat van een motorfiets. Steven Soens (Febiac) beantwoordt de vraag met betrekking tot de stoep: De meest efficiënte systemen detecteren veel meer dan alleen de rijbaan en dus ook de stoep. Maar er is nog steeds geen complete betrouwbaarheid: een fietser is visueel veel minder goed waarneembaar dan een voertuig. Er worden ook analyses uitgevoerd (vooral in de context van autonome voertuigen) om de intenties van weggebruikers te detecteren. Wies Callens voegt eraan toe dat hij hoopt dat ADAS en ADAS hun steentje kunnen bijdragen, want in België zijn er nog heel wat conflicterende kruispunten, waar de voetganger tegelijk groen licht krijgt met de bestuurder die rechtsaf wil slaan (in tegenstelling tot het "integraal groen"-systeem, dat dit vermijdt).
- Martine Indot (FOD Mobiliteit en Vervoer) bedankt de sprekers nogmaals voor hun zeer interessante presentaties, die een waardevolle hulp zijn voor de FOD.

**11:30 - 11:45 uur: pauze**

### **3) Save the date 30/01/2024: Interfederale verkeersveiligheidsconferentie & verkeersveiligheidsfresco (door het kabinet van minister Gilkinet)**

Op de vorige Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid besloten de 6 ministers (de federale minister van Mobiliteit, de 3 gewestelijke ministers van Mobiliteit, de minister van Justitie en de minister van Binnenlandse Zaken) om één keer per jaar samen te komen om de balans op te maken. De volgende bijeenkomst vindt plaats op 30 januari 2024.

Simon Linsmeau geeft een paar woordjes uitleg over het verkeersveiligheidsfresco-project "All for zero", dat een algemeen overzicht zal geven van de uitdagingen binnen de verkeersveiligheid (technologieën, regelgeving, problemen, infrastructuur, enz.). Het fresco-project - dat zich momenteel in de ontwikkelingsfase bevindt - zal tijdens de conferentie worden gepresenteerd en getest. Het doel is om een nuttig instrument te ontwikkelen voor iedereen die in verkeersveiligheid is geïnteresseerd, en dat een brede basis biedt om over het onderwerp na te denken.

Martine Indot en Simon Linsmeau nodigen alle leden van de FCVV van harte uit om op 30 januari 2024 aan de interfederale conferentie over verkeersveiligheid deel te nemen.

#### **4) Presentatie van de beoordeling van veiligheidsafstanden op snelwegen**

Presentatie door Maya Vervoort (Vias institute). De presentatie kan op de website van de FOD worden geraadpleegd.

- Jean-François Gaillet (Vias): Deze studie zal worden aangevuld met een kleine studie van de beschikbare technologieën in België en in het buitenland. In Duitsland werkt het geautomatiseerde controlesysteem goed.
- Steven Soens (Febiac) vraagt zich af hoe de afstand is berekend: is het de afstand tussen de voorkant van de auto - de voorbumper - of de achterkant van het voertuig - de achterbumper - en de voorkant van de auto erachter? Maya Vervoort (Vias institute) antwoordt dat de afstand in de studie anders werd berekend dan in het Duitse systeem. De begin- en eindpunten verschillen van studie tot studie. We moeten de studie over de mogelijke technologieën voortzetten.

Daar er geen andere punten meer zijn, dankt mevrouw Martine Indot de deelnemers voor hun aanwezigheid en sluit ze de vergadering om 12:15 uur.

\*\*\*\*\*