

FCVV – Plenaire vergadering

Brussel – Auditorium FOD Mobiliteit en Vervoer

07.11.2014 – van 9u15 tot 12u15

**Aanwezig:** Juliette Anselot (GOCA), Pierre-Jean Bertrand (MRBC), Johan Chiers (RYD), Werner De Dobbeleer (VSV), Isabelle De Maegt (FEBETRA), Concetta d’Eletto (FAA), Karin Genoe (BIVV), Denis Hendrichs (FOD Mobiliteit en Vervoer), Jean-Marie Jorssen (Fedemot), Koen Peeters (BIVV), Greta Remy (MOW), Koen Ricour (Federale Politie), Annelies Schoeters (BIVV), Karel Van Coillie (TOURING), Jan Vandaele (BIVV), Peter Van der Perre (ITS), Koen Van Wonterghem (OVK) en Rudi Wagelmans (VCLP).

**Verontschuldigd:** Roel De Cleen (Fietzersbond), Patric Derweduwen (SPW), Bruno Didier (Assuralia), Paul Kenis (Hof van Beroep Gent), Frédéric Maeyens (RACB), Luc Van Ausloos (Parket-Generaal Bergen), Stijn Vancuyck (FEBIAC) en Marc Vansnick (FOD Mobiliteit en Vervoer).

**Afwezig:** Jean-Marie Brabant (VCLP), Eric Caelen (VSGB), Erwin Debruyne (VMSG), Jacques Dekoster (Ligue des Familles), Katia De Geyter (GOCA), Tom De Schutter (UVCW), Tom Dhollander (Voetgangersbeweging), Michaël Jonniaux (Federale Politie), Umberto Romano (SPW), Wim Vos (VAB) en Thierry Willemarck (TOURING).

De voorzitter van de FCVV, mevrouw Karin Genoe heet iedereen welkom.

## 1. Goedkeuring van het verslag van 02 september 2014

Mevrouw d’Eletto vraagt inzake de vierde aanbeveling vier na of er reeds meer duidelijkheid is in het kader van de regionalisering wat betreft de permanente vorming van professionele bestuurders. Mevrouw Genoe antwoordt dat tot op heden geen beslissingen werden genomen en zal navraag doen en de nodige stappen ondernemen om hierover meer duidelijkheid te verkrijgen.

De heer Van Coillie deelt mede dat hij reeds een opmerking via e-mail heeft toegezonden inzake het verschil in bestraffing van Belgische en buitenlandse bestuurders. Het verslag van de vorige vergadering zal conform deze opmerking worden aangepast.

De heer Wagelmans merkt niet op de hoogte te zijn van een attest zoals vermeld werd in het verslag van de vorige vergadering wat betreft aanbeveling 16. Hij merkt op dat de politiediensten enkel zullen nagaan of de inschrijving van de bromfiets in orde is en dergelijk attest niet zal erkennen. De heer Van Coillie verduidelijkt dat het om een soort van informatiedocument gaat om de buitenlandse politiediensten ervan te overtuigen dat het voertuig in regel is met de nationale regelgeving en dus niet ingeschreven dient te worden in het land waarvan sprake. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal zorgen voor de nodige opklaring wat betreft deze problematiek.

Voorgaande opmerkingen worden opgenomen en het verslag van vorige vergadering overeenkomstig aangepast. Er werden verder geen opmerkingen geformuleerd en bij deze wordt het verslag van vorige bijeenkomst goedgekeurd.

## **2. Organisatorische topics: Vergaderingen 2015**

Mevrouw Genoe stelt de data voor waarop de vergaderingen van de Federale Commissie in 2015 zullen doorgaan. Deze vergaderingen gaan in de toekomst door in de grote vergaderzaal van het BIVV en naar gewoonte gedurende de voormiddag. De voorgestelde data zijn **24 februari, 19 mei, 22 september en 10 november 2015.**

Deze data zullen samen met de presentaties overgemaakt worden aan de leden van de Commissie kort na deze vergadering.

## **3. Toelichting van het rapport inzake dodelijke ongevallen op autosnelwegen (K. Peeters, BIVV)**

De heer Peeters (BIVV) licht het rapport inzake dodelijke ongevallen op autosnelwegen toe.

De heer Hendrichs vraagt naar de gehanteerde definitie van op- en afritten inzake de ongevallen op deze locatie. Hij vraagt zich af om welke zone het dan gaat. De heer Peeters antwoordt dat het gaat over de op- en afritten zelf en dus niet de zone ervoor of erna. Voorgaande is een mogelijke verklaring voor het lage percentage ongevallen dat gebeurt op op- en afritten. De heer Peeters duidt deze opmerking eveneens aan als een aandachtspunt voor vervolgstudies.

De heer Van Coillie onthoudt van deze presentatie dat het gedrag van bestuurders de belangrijkste oorzaak van dodelijke ongevallen op autosnelwegen is en dat een ongeval een combinatie is van verschillende factoren. De helft van de ongevallen is het gevolg van controleverlies. Voor de heer Van Coillie is dit een deel van het scenario en vraagt wat dit controleverlies dan veroorzaakt. Zo ook wat betreft infrastructuur. Omgevingsfactoren kunnen ervoor zorgen dat bijvoorbeeld bestuurders niet van een rijstrook afwijken. In de aanbevelingen van deze studie dient volgens hem dan ook de nodige aandacht worden besteed aan signalisatie zoals de zichtbaarheid ervan 's nachts, bij regenweer, etc. De heer Van Coillie is ervan overtuigd dat het gedrag dat leidt tot ongevallen grotendeels veroorzaakt wordt door omgevingsfactoren.

Mevrouw Genoe bemerkt dat in de helft van de dodelijke ongevallen op autosnelwegen het een én-én-verhaal is, zowel gedrags- als omgevingsfactoren zijn aan de orde. Het achterhalen van de precieze oorzaak is van een andere orde en zal in vervolgonderzoek aan bod komen.

De heer De Dobbeleer vraagt of er rekening werd gehouden met de verkeersintensiteit voor de verschillende wegsegmenten. De heer Peeters bevestigt dit.

Verder stelt de heer Van Wonterghem dat er een onderscheid dient gemaakt te worden tussen een ongevalsfactor en een ongevalsoorzaak.

Mevrouw Genoe beaamt deze vaststelling en stelt dat bij het onderzoek van de desbetreffende P.V.'s in die mate in detail werd gegaan als wetenschappelijk mogelijk en verantwoord is.

Er werden geen verdere opmerkingen of vragen geformuleerd.

#### **4. Toelichting van de Verkeersveiligheidsbarometer eerste semester 2014 (A. Schoeters, BIVV)**

Mevrouw Schoeters (BIVV) licht de verkeersveiligheidscijfers voor het eerste semester van 2014 toe aan de hand van de Verkeersveiligheidsbarometer.

De heer Wagelmans merkt op dat in de presentatie enkel sprake is van de doden ter plaatse. De doden dertig dagen zijn hierin nog niet opgenomen en zou wel eens kunnen zorgen voor verrassende cijfers naar het einde van het jaar toe. Mevrouw Schoeters beaamt dit.

Er werden geen verdere opmerkingen of vragen geformuleerd.

#### **5. Koffiepauze**

#### **6. Toelichting van het eCall-systeem (P. Van der Perre, ITS)**

De heer Van der Perre (ITS) licht het eCall-systeem toe (zie presentatie in bijlage).

Er werden geen opmerkingen of vragen geformuleerd.

#### **7. Toelichting van de Checklist Ouderen (J. Vandaele, BIVV)**

De heer Vandaele (BIVV) licht de 'checklist ouderen' toe.

De heer De Dobbeleer merkt op dat dit een goed initiatief is en vraagt of er reeds gedacht is aan een verderzetting van dergelijke vragenlijst voor andere categorieën van bestuurders en weggebruikers. Volgens hem is zulke checklist een belangrijke vorm van sensibilisering naar het eigen rijgedrag toe.

De heer Vandaele antwoordt dat het zeker niet ondenkbaar is om deze tool ook voor andere groepen weggebruikers te gebruiken. Dergelijke sensibilisering gebeurt nu reeds zij het in andere vormen.

Mevrouw Genoe bevestigt eveneens dat een verdere uitrol van het project zeker reëel is. Het immers niet de bedoeling van het BIVV om slechts één bepaalde categorie van bestuurders of weggebruikers te viseren.

De heer Bertrand vult aan met het feit dat er cursussen voor oudere bestuurders worden georganiseerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en er momenteel een nieuwe module wordt uitgewerkt.

De heer Vandaele besluit dat ook in de brochure van de checklist ouderen vermelding wordt gemaakt van regionale initiatieven rond dit thema.

## **8. Varia**

De heer De Dobbeleer suggereert een mogelijk onderwerp voor een volgende vergadering van de Commissie zijnde het wettelijk kader rond 'snelle' elektrische fietsen (powerbikes) en de onduidelijkheid daarrond.

De heer Hendrichs verduidelijkt reeds dat een elektrische fiets die harder dan 25 km/u kan rijden, niet toegelaten is. De trapondersteuning stopt verplicht bij een snelheid van 25 km/u. Deze die sneller kunnen, worden beschouwd als bromfiets en moeten dan ook de regels voor bromfietsen naleven. Verder voegt hij toe dat de FOD Mobiliteit en Vervoer momenteel de nieuwe modellen van voertuigen bestudeert en het verkeersreglement hieraan wordt aangepast indien nodig. Vandaag de dag zijn bepaalde elektrische 'fietsen' niet conform de regelgeving.

De heer De Dobbeleer vraagt welke regeling momenteel voorzien is voor elektrische fietsen die mét trapondersteuning sneller kunnen rijden dan 25 km/u. Deze worden volgens de heer Hendrichs gelijkgesteld aan een bromfiets.

De heer Van Coillie merkt hierbij op dat het gelijkvormigheidsattest niet in orde is en deze voertuigen dus niet op de openbare weg mogen komen. Hij bemerkt dat de regelgeving met betrekking tot de verzekering ook aangepast moet worden bij een aanpassing van het verkeersreglement.

De heer Ricour stelt eveneens dat dergelijke problematiek reeds aan bod is gekomen bij de politiediensten (Centrex) en dat dit wel degelijk een juridisch vacuüm is.

## **9. Einde en broodjes**