



Vlaams
Parlement

stuk **1626** (2011-2012) – Nr. 3
ingediend op 9 november 2012 (2012-2013)

Voorstel van resolutie

van mevrouw Griet Smaers, de heren Steve D'Hulster en Jan Peumans,
mevrouw Karin Brouwers, de heer Jan Roegiers, mevrouw Lies Jans
en de heer Dirk de Kort

betreffende de verbetering van de ongevallenregistratie
en de invoering en follow-up van een
Vlaamse verkeersongevallenanalyse

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Marleen Van den Eynde

*Samenstelling van de commissie:**Voorzitter:* de heer Jan Peumans.*Vaste leden:*

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Ward Kennes, mevrouw Els Kindt, de heer Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

Stukken in het dossier:

1626 (2011-2012) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
– Nr. 2: Amendement

743 (2010-2011) – Nr. 1: Voorstel van decreet

INHOUD

1. Toelichting door de indieners	4
2. Algemene bespreking	5
3. Voortzetting van de algemene bespreking na kennisname van het juridisch advies	6
4. Artikelsgewijze bespreking en stemming	6
5. Eindstemming	7
Bijlage: Juridisch advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.	9

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde het voorstel van resolutie van mevrouw Griet Smaers, de heren Steve D'Hulster en Jan Peumans, mevrouw Karin Brouwers, de heer Jan Roegiers, mevrouw Lies Jans en de heer Dirk de Kort betreffende de verbetering van de ongevallenregistratie en de invoering en follow-up van een Vlaamse verkeersongevallenanalyse (*Parl. St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1626/1) op 21 juni 2012 en 18 oktober 2012.

Het voorstel werd samen behandeld met het voorstel van decreet van mevrouw Marleen Van den Eynde en de heren Pieter Huybrechts en Jan Penris houdende de invoering van een Vlaamse ongevallenregistratie en verkeersongevallenanalyse (*Parl. St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 743/1), dat op 31 mei 2011 werd toegelicht en waar werd beslist de verdere behandeling uit te stellen omdat er over dezelfde kwestie ook een initiatief werd aangekondigd dat ten slotte dit voorstel van resolutie is geworden.

Beide initiatieven werden conform artikel 26.2 van het Reglement in samenhang geagendeerd. Aangezien het ene initiatief een voorstel van decreet betreft en het andere een voorstel van resolutie, zijn er aparte stemmingen gehouden en worden er twee commissieverslagen gemaakt (*Parl. St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 743/2). Op 21 juni 2012 vond de toelichting van het voorstel van resolutie plaats en een eerste bespreking. Op 18 oktober 2012, na kennisname van het in bijlage toegevoegde juridisch advies, vond de bespreking en stemming van het voorstel van decreet en het voorstel van resolutie plaats.

1. Toelichting door de indieners

Mevrouw *Griet Smaers* licht het voorstel van resolutie namens de indieners toe. Ze stelt dat over de verkeersongevallenanalyse en -registratie reeds vele vragen werden gesteld. Bij het zoeken van een oplossing botst men evenwel stevast op de bevoegdheidsproblematiek. Ze verwijst hierbij meer in het bijzonder naar het minidebat dat op 14 juni 2012 plaatsvond naar aanleiding van een vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over cijfers met betrekking tot verkeersongevallen (*Hand.* VI.Parl. 2011-12, nr. C270).

Het belang van evalueren in het kader van het verkeersveiligheidsbeleid is groot. Registratie en analyse van data van ongevalgegevens kunnen bijdragen tot een beter verkeersveiligheidsbeleid. Dit bewustzijn is de laatste jaren nog gegroeid alsook het idee dat het meten het best kan gebeuren in Vlaanderen zelf waar het beleid rond verkeersveiligheid wordt vormgegeven. Juiste data zijn dus noodzakelijk, maar deze zitten in hoofdorde bij de politie. Niet enkel de registratie is van belang, maar ook de eigen analyse in functie van een eigen beleidsvoorbereiding van het verkeersveiligheidsbeleid.

Als juiste instrument voor het parlement lijkt een resolutie aangewezen. Zowel de politie als het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) zijn federale instellingen, alhoewel voor deze laatste instellingen de overheveling naar de gewesten is opgenomen in de zesde staatshervorming.

Met het voorstel van resolutie willen de indieners de Vlaamse Regering in eerste orde vragen om samenwerkingsakkoorden met de federale overheid te sluiten om aldus de federale politie de juiste gegevens te laten registreren en genereren. Zo wil men sneller gegevens bekomen en meer accurate gegevens. Verder wil men dat er ook overeenkomsten met andere instellingen als verzekeringsmaatschappijen en ziekenhuizen worden afgesloten omdat deze instellingen belangrijke gegevens hebben over letstelschade. De indieners vragen ook om een toegankelijke datastructuur op te zetten in samenwerking met het Steunpunt Verkeersveiligheid en dit voor de verdere statistische verwerking. Ten slotte vragen de indieners specifiek dataonderzoek met het oog op het aanpassen van bepaalde gevaarlijke punten of verkeersinfrastructuur. Ook specifiek thematisch onderzoek, zoals

dit rond de E313 dat resulteerde in een verlenging van de op- en afritten, lijkt de indieners aangewezen.

Het voorstel van decreet van het Vlaams Belang is volgens mevrouw Smaers niet mogelijk gelet op de aangehaalde bevoegdheidsaspecten.

2. Algemene bespreking

De heer *Steve D'Hulster* stelt vast dat sinds de jaren negentig er een sterke bewustwording is gegroeid rond verkeersveiligheid en er reeds diverse maatregelen werden genomen om deze te verbeteren. De ongevallencijfers geven dan ook aan dat deze maatregelen vruchten hebben afgeworpen en dat er een duidelijke knik in de statistieken kan worden vastgesteld wat het aantal dodelijke slachtoffers betreft. Tegelijkertijd stelt men vast dat deze knik de laatste jaren stagneert en realiseert men zich dat indien men de verkeersveiligheid nog verder wenst te verhogen er meer kennis inzake de verkeersongevallen noodzakelijk is.

De heer *Marino Keulen* vindt het voorstel van resolutie interessant en stelt dat het uitgangspunt van een samenwerkingsfederalisme een praktisch en gezond principe is om tot resultaten te komen. Hij zou wel voorstellen om de ongevallendata niet enkel 'snel' op te vragen maar hiervoor ook een timing in te schrijven: data moeten ten laatste binnen de zes maanden worden doorgegeven. Enkel zo kan men de beoogde accuraatheid bekomen noodzakelijk voor de verdere vormgeving van een verkeersveiligheids- en mobiliteitsbeleid. De heer Keulen dient een amendement in die zin in (*Parl.St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1626/2).

Mevrouw *Lies Jans* stelt dat haar fractie steeds voorstander is geweest om te komen tot een duidelijke registratie en analyse van verkeersongevallen. In de vorige legislatuur werd door de voorzitter dan ook samen met de heer Carl Decaluwe een voorstel van decreet in die zin ingediend (voorstel van decreet houdende de invoering van een verkeersongevallenanalyse – *Parl.St.* VI.Parl. 2004-05, nr. 343/1). Ondertussen is met de meerderheid overeengekomen om niet met een voorstel van decreet te werken maar wel met een voorstel van resolutie en dit op basis van een juridisch advies. Anderzijds is er ook de vaststelling dat in het kader van de geplande staatshervorming in de overheveling van het BIVV is voorzien. Aangezien de noodzaak om actie te ondernemen dringend is en het voorstel van resolutie daarin voorziet heeft haar fractie dan ook het voorstel van resolutie gesteund.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* stelt dat haar fractie een eigen voorstel van decreet heeft ingediend (voorstel van decreet houdende de invoering van een Vlaamse ongevallenregistratie en verkeersongevallenanalyse – *Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 743/1). De in het voorstel gevraagde gegevens zijn onontbeerlijk om tot een goede verkeersongevallenanalyse te komen. Haar fractie begrijpt niet goed waarom de gevraagde gegevensoverdracht problematisch zou zijn. De heer *Jan Penris* vraagt zich af of het niet nuttig zou zijn om de kritiek van mevrouw Smaers wat betreft het bevoegdheidsprobleem dat het voorstel van decreet opwerpt te laten toetsen door de legistieke cel van het Vlaams Parlement. In voorkomend geval is men bereid het voorstel in te trekken.

Mevrouw *Smaers* stelt dat men zich mede heeft laten leiden door adviezen die vanuit het kabinet en de administratie zijn opgesteld. Zij herhaalt dat het knelpunt in het gegeven zit dat men de politie nodig heeft voor de inzameling van de voor de analyse noodzakelijke gegevens. Men kan deze federale dienst niet dwingen tot medewerking.

De *voorzitter* stelt dat in de vorige legislatuur hoorzittingen zijn gehouden over zijn voorstel van decreet (*Parl.St.* VI.Parl. 2004-05, nr. 343/2). Op basis daarvan en meer specifiek het gegeven dat bepaalde diensten niet kunnen worden gedwongen om gegevens over te maken, heeft zijn fractie beslist om het voorstel van resolutie te steunen.

3. Voortzetting van de algemene bespreking na kennisname van het juridisch advies

Nadat de *voorzitter* de voorgeschiedenis van de dossiers geschetst heeft, kaart mevrouw *Griet Smaers* aan dat het voorstel van decreet de bevoegdheid van Vlaanderen overschrijdt. Uit dat advies blijkt dat er ook problemen zijn met de privacywet. De *voorzitter* is het niet eens met dat advies.

De heer *Jan Penris* vindt de indieners van het voorstel van resolutie dan weer te braaf. De Maddensdoctrine spoort het parlement er immers toe aan de bevoegdheidsgrenzen af te tasten en het voorstel van decreet beoogt precies dat. Het advies van de hand van de heer *Fernand Desmyter*, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, en zijn argumenten overtuigen het lid niet, noch als politicus, noch als jurist. Er zijn immers andere bevoegdheidsdomeinen waar Vlaanderen veel verder gaat, onder andere in het milieuhandhavingsrecht, waar de administratie de procureur vraagt om binnen de 180 dagen een advies te geven of vervolgingsdaden te stellen. De procureur kan nochtans volgens het federale rechtssysteem argumenteren dat hij daarvoor vijf jaar heeft. Vlaanderen dringt daar dus met succes federale instanties initiatieven op, waarom kan dat dan niet voor de ongevallengegevens?

Mevrouw *Griet Smaers* repliceert dat CD&V graag bereid is bevoegdheden over te hevelen naar Vlaanderen, maar het doel moet steeds zijn efficiënt te besturen, in dit geval de veiligheid van het verkeer verbeteren. Voor een efficiënte registratie en analyse is het niet nodig de bevoegdheidsgrenzen af te tasten. Uit het advies van de administratie blijkt duidelijk dat een eigen voorstel van decreet meer problemen veroorzaakt dan een samenwerkingsakkoord, gevraagd door het voorstel van resolutie. Niet alleen kan de federale overheid niet zomaar informatie doorgeven, Vlaanderen kan ook moeilijk verplichtingen opleggen aan politie- of parketdiensten. CD&V kiest in deze niet voor een symbolisch gevecht maar voor de pragmatische en snelle oplossing.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vindt dat een parlement en niet een ambtenaar moet bepalen of het opportuun is de bevoegdheidsgrenzen af te tasten. Een advies moet gestoeld zijn op juridische feiten, niet op een opportuiniteitsoordeel. Het juridische probleem dat zich volgens de ambtenaar stelt, bestaat volgens de heer *Jan Penris*, een jurist, trouwens niet. Minister *Hilde Crevits* kan even goed als de federale minister de wet op de privacy naleven.

4. Artikelsgewijze bespreking en stemming

Het amendement ingediend door de heer *Marino Keulen* strekt ertoe in het laatste streepje, 2°, op de eerste regel, na het woord “ongevaldata” de woorden “met beschikbare gegevens ten laatste zes maanden na datum van het voorval” in te voegen.

Mevrouw *Griet Smaers* begrijpt dat het amendement bedoeld is om de streeftermijn voor gegevensanalyse op zes maanden te zetten. De federale diensten, politie, parket en de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) hebben echter al zes maanden nodig voor de registratie. Het kabinet zou liefst geen termijn in het voorstel zien, maar als het parlement daar toch op aandringt, is acht tot negen maanden een minimum. Als de zes maanden slechts een streefdoel zijn, kan het voor het lid wel. De heer *Jan Peumans* vindt nochtans dat de federale overheid aan een termijn mag gebonden zijn. Hij stelt voor een subamendement in te dienen met een iets langere maar toch dwingende termijn. De heer *Marino Keulen* blijft bij een termijn van zes maanden.

Het amendement wordt verworpen met 8 stemmen tegen 3.

5. Eindstemming

Het voorstel van resolutie betreffende de verbetering van de ongevallenregistratie en de invoering en follow-up van een Vlaamse verkeersongevallenanalyse wordt aangenomen met 8 stemmen bij 3 onthoudingen.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Marleen VAN DEN EYNDE,
verslaggever

BIJLAGE:

Juridisch advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken

nota aan mevrouw Hilde Crevits
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare
Werken
Koning Albert II laan 20 bus 1
1000 Brussel

Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Koning Albert II-laan 20 bus 2
1000 Brussel
Tel. 02 553 71 24 - Fax 02 553 71 08
mobiliteit.verkeersveiligheid@vlaanderen.be

uw bericht van

26 oktober 2011

uw kenmerk

KAB/BS/2011/093

ons kenmerk**bijlagen****vragen naar / e-mail**

Pascal Lammar
pascal.lammar@mow.vlaanderen.be

telefoonnummer

02 553 71 65

datum

Betreft: KAB/BS/2011/093 - Voorstel van decreet verkeersongevallenanalyse

Er wordt gevraagd gecoördineerd advies en verslag uit te brengen m.b.t. het voorstel van decreet houdende de invoering van een verkeersongevallenanalyse op de inhoudelijke elementen en op de juridische elementen.

Bijkomend element ter overweging is de potentieel nieuwe fase in de staatshervorming (uitvoering van het Institutioneel Akkoord 11/10/2011) waarbij in de overheveling van de bevoegdheden van het BIVV wordt voorzien. Deze nieuwe federale ontwikkeling kan meespelen bij de beoordeling van de inhoud en de opportuniteit van het voorliggende decretale initiatief.

Het eerder hierover uitgebrachte advies wordt hierbij geactualiseerd en aangevuld met een juridische screening.

1. Algemene opmerkingen bij het voorstel van decreet verkeersongevallenanalyse

1.1 Definiëring “ongevalsanalyse”

Vooreerst dringt zich een nauwere definiëring van een “Vlaamse ongevalsanalyse” op zodat het duidelijker zou zijn welke finaliteit met het voorstel van decreet beoogd wordt.

Ongevalsanalyse is immers een containerbegrip met vele facetten. Een eigen Vlaamse ongevalsanalyse is dan ook als het ware een huis met meerdere kamers.

Bij een huis vormen de fundering en de ruwbouw de basis. Pas nadien kunnen de verschillende kamers van het huis ingericht worden.

In het geval van een (Vlaamse) ongevalsanalyse zijn er her en der in het werkveld verschillende kamers aanwezig maar is er vooralsnog geen zichtbare structurerende en coördinerende factor neergezet.

Zo zijn er momenteel onder andere volgende “kamers”

- genereren van specifieke (ongevals)data
 - vb. lokale en federale politie, ziekenhuizen, verzekeringsmaatschappijen, wegbeheerders, ...
- opzetten van een toegankelijke (globale) datastructuur
 - vb. referentiedatabank Steunpunt, bestaande “eigen” ongevalsGIS
- algemene en specifieke statistische verwerking (en gegevensverstrekking)
 - vb. aantal doden, zwaargewonden, ... volgens type weg, weggebruiker, betrokken vervoermiddel en evoluties daaromtrent door o.a. ADSEI, jaarrapporten Observatorium voor de Verkeersveiligheid, rapporten Steunpunt, ad hoc oplijstingen in functie parlementaire vragen van binnen het ongevalsGIS, ...
- basisverwerking aangeleverde ongevalsgegevens (ADSEI en Fed. Politie) ten behoeve van het gebruik in een ruimtelijke context
 - vb. lokalisatie van de aangeleverde ongevalsgegevens in het ongevalsGIS
- algemene en specifieke GIS-analyses
 - vb. ruimtelijke evolutie van de gevaarlijke punten, ongevalskartering van een bepaald wegvak
- toegepaste analyse in het kader van beleidsmonitoring en beleidsondersteuning
 - vb. input objectieve behoefteanalyse, huidige berekening gevaarlijke punten en zones (naar de toekomst toe evoluerend tot “opmaak classificatie van wegvakken met hoog aantal ongevallen” in uitvoering van het decreet betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur)
- algemeen of specifiek onderzoek van ongevalslocaties
 - vb. in kader van “gevaarlijke puntenprogramma” of andere herinrichtingsvoorstellen (naar de toekomst toe ook “onderzoek door deskundigenteams” in uitvoering van het decreet betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur)
 - vb. gerechtelijk onderzoek ter plaatse op het moment van het incident
- algemeen of specifiek thematisch (diepte)onderzoek
 - vb. gevoerde BART-onderzoek, onderzoeken Steunpunt, themarapporten Observatorium voor de Verkeersveiligheid
- locatiegebonden (diepte)onderzoek
 - vb. onderzoek van Vlaams Verkeerscentrum in kader van de studie E313
-

1.2 Opmerkingen wat betreft de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest

De belangrijkste juridische opmerking bij het voorstel van decreet verkeersongevallenanalyse betreft de bevoegdheidsproblematiek.

Het voorstel van decreet is op dit vlak enigszins tegenstrijdig.

In de artikelsgewijze bespreking van de memorie van toelichting wordt bij het artikel 1 vermeld dat gebruik wordt gemaakt van de “impliciete bevoegdheden” zoals bedoeld in art. 10 van de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen (B.W.H.I.).

In het algemeen gedeelte van de memorie wordt daarentegen vastgesteld dat Vlaanderen wel al bevoegd is voor het voeren van een statistiekbeleid *“op voorwaarde dat het de regels van de geheimhouding respecteert, in partnerschap met het Nationaal Instituut voor de Statistiek (N.I.S.) en het Instituut voor de Nationale Rekeningen (NR).”*

Het klopt effectief dat op dit ogenblik de federale overheid nog altijd bevoegd is voor het “statistisch geheim” en dit op grond van art. 6, §1, VI, vierde lid, 10° van de B.W.H.I.

Maar dat betekent niet dat Vlaanderen geen statistieken zou kunnen maken. Vlaanderen moet zich hierbij wel houden aan de federale wet van 4 juli 1962 betreffende de openbare statistiek.

Wat is nu precies de bedoeling van de indieners van het decreetsvoorstel? Wenst men de volledige wet van 4 juli 1962 buiten werking te stellen met het voorgenomen decreet? Is dit de reden dat wordt gesteld dat men beroep doet op de impliciete bevoegdheden?

In de eerste plaats moet hier dan de vraag rijzen of men op basis van de impliciete bevoegdheden in deze aangelegenheid wel zover zou kunnen gaan dat alle garanties van de wet van 4 juli 1962 worden opgeheven.

Als dit al zou kunnen, dan moet de Vlaamse tekst toch ook een aantal regels in verband met de bescherming van de gegevens bevatten. De reglementering in verband met de verwerking van de persoonsgegevens en de bescherming van de privacy blijven uiteraard ook onverminderd gelden.

Verder is het ook belangrijk er rekening mee te houden dat de Vlaamse overheid nooit aan bepaalde federale diensten (zoals de federale politie) de verplichting zal kunnen opleggen om informatie te verschaffen.

Op dit vlak zijn de adviezen van de Raad van State in het verleden altijd duidelijk geweest: de ene overheid kan niet aan diensten van de andere overheid verplichtingen opleggen (zie o.m. advies nr. 47.162/4 van 2 december 2009 bij het voorontwerp van wet houdende oprichting van de kruispuntbank van voertuigen).

Een beroep op de theorie van de impliciete bevoegdheden om aan dit standpunt van de Raad van State afbreuk te doen, lijkt onmogelijk.

Bovendien kan men zich toch ook de vraag stellen of het “geheim van het strafonderzoek” er niet aan in de weg staat dat vanuit de politie alle gegevens in verband met verkeersongevallen (waar vaak nog gerechtelijke onderzoeken lopende zijn) worden overgemaakt.

Uit dit alles blijkt dat niet alleen het feit dat de B.W.H.I. nog steeds het “statistisch geheim” voorbehoudt aan de federale overheid een probleem vormt in deze aangelegenheid maar dat ook de versnippering van de bevoegdheden op verschillende andere vlakken hier een rol speelt.

Op dit ogenblik worden in Vlaanderen al in een aantal domeinen statistieken opgesteld, zoals bijvoorbeeld binnen de beleidsdomeinen onderwijs en landbouw.

Maar in die materies is uiteraard sprake van homogene bevoegdheidspakketten wat de problematiek veel gemakkelijker maakt. Blijkbaar heeft men vanuit de federale overheid het standpunt ingenomen dat in die specifiek Vlaamse aangelegenheden geen federale initiatieven meer vereist zijn.

Hieruit blijkt dat ook de federale overheid blijkbaar de bevoegdheid van Vlaanderen om statistieken op te stellen erkent. Er blijken trouwens ook Vlaamse vertegenwoordigers in de Hoge Raad voor de Statistiek en in het Nationaal Instituut voor de Statistiek te zitten.

In het nieuwe akkoord voor de regionalisering is blijkbaar een “interfederalisering” voorzien voor het Nationaal Instituut voor de Statistiek. Wellicht zal men de huidige situatie (met vertegenwoordigers van de gewesten) formaliseren.

Wanneer het dan effectief ook de bedoeling zal zijn om de bevoegdheden van het BIVV op dit vlak naar Vlaanderen over te dragen, lijkt zich ook hier weer een grondslag op te leveren om Vlaanderen toe te laten verkeersongevallenstatistieken te maken.

1.3 Bedenkingen inzake de impact of meerwaarde van het voorstel van decreet verkeersongevallenanalyse

De vraag rijst wat eigenlijk de meerwaarde is van het voorgestelde decreet.

1.3.1 Algemeen

In algemene zin kan sterk worden betwijfeld of het voorstel van decreet de beoogde versnelling en kwalitatieve verbetering van de gegevensstroom zal weten te realiseren.

Naast de fundamentele bevoegdheidsvraag (omtrent bepalingen ten aanzien van politie, verzekeringsmaatschappijen, ziekenhuizen en artsen) is het nog maar de vraag of het instellen van een “verplichte registratie” an sich de oplossing is voor de heersende problemen.

In dit kader kan worden verwezen naar het (op goedkeuring wachtende) rapport van het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid “Het ongevallenregistratieproces in Vlaanderen - Kwaliteitscontrole van de data en best practices “ (Fredrik Van Malderen, Koen Van Raemdonck & Cathy Macharis – 2010).

In dit rapport werd de kwaliteit van het ongevalsregistratieproces doorgelicht op het vlak van accuraatheid, beschikbaarheid, compleetheid, consistentie, correctheid en tijdigheid.

In elk van deze domeinen worden de voornaamste problemen opgelijst en voorstellen van oplossing gegeven.

Daarbij valt het op dat een overgrote meerderheid van problemen:

- hetzij evenzeer oplosbaar zijn binnen het bestaande proces maar weliswaar aangestuurd vanuit een andere (federale) bevoegdheid (vb. wijziging in het VOF-formulier zodat x,y-coördinaten genoteerd kunnen worden, standaardmethode van gegevensopname ter plaatse, opleiding politiepersoneel, ...);
- hetzij terug te brengen zijn tot het systematisch anonimiseren van de data in het kader van de wet op de privacy (vb. de intrinsieke onmogelijkheid om de koppeling met andere bestaande mogelijke databanken tot stand te brengen door het verlies van cruciale informatie, ...).

Het valt te betwijfelen of een decretaal initiatief daarin verandering kan brengen.

1.3.2 Juridisch

Door middel van een decreet kan natuurlijk geen wijziging aangebracht worden aan de bevoegdheidsverdelende regels uit de B.W.H.I.

Het decreet zal niet tot gevolg kunnen hebben dat Vlaanderen de politiediensten verplicht om bepaalde informatie over te maken.

Het decreet kan niet de privacy-wetgeving buiten spel zetten.

Het kan zeer worden betwijfeld of een beroep op de impliciete bevoegdheden zover kan gaan dat alle garanties uit de wet van 4 juli 1962 ter zijde worden geschoven.

Wanneer het de bedoeling is op een eigen, onafhankelijke manier statistieken op te stellen dan is hier geen decreet voor nodig.

Het enige nut van een decreet zou er in kunnen bestaan dat bepaalde (externe) instanties verplicht worden hun medewerking te verlenen aan de uitvoering van het decreet. Maar hier moet dan nogmaals worden herhaald dat het hierbij in geen geval kan gaan om diensten van de federale overheid en dat voor andere informatie elke andere beschermende wetgeving (o.a. privacy end) moet worden nageleefd.

2. Kadering huidige initiatieven

2.1 Modernisering OngevalsGIS – “Vlaams ongevaleninstituut”

Met de ingezette modernisering van het ongevalsGIS als onderdeel van een breder GEO-portaal mobiliteit is alvast resoluut gekozen voor een diepgaandere en duurzamere invulling van verschillende aspecten van de Vlaamse ongevalsanalyse met grote aandacht voor de uitwisselbaarheid van gegevens.

Wij durven te stellen dat met deze voorziene ontwikkeling, waarvoor de eerste vastleggingen reeds in 2010 gedaan zijn, reeds in zeer grote mate voldaan zal worden aan de bekommernissen die ten grondslag liggen aan het voorstel van decreet.

Wij zijn er dan ook van overtuigd dat de administratie daarmee, veel meer dan nu, een structurerende rol in de Vlaamse verkeersongevalsanalyse kan opnemen.

Nu is de Vlaamse Overheid in sommige gevallen (BART, Steunpunt, ...) veeleer een financiële partner en kunnen we alleen de grote lijnen uitzetten en in een helicopterview opvolgen. Als structurerende factor moeten we meer impact hebben op de feitelijke projectleiding en –opvolging zodat er een nauwere sturing in functie van de eigen noden en beleidsrelevantie ontstaat. Het kan immers niet de bedoeling zijn om bestaande initiatieven te dupliceren maar wel er voor te zorgen dat ze (ook) voor Vlaanderen beleidsrelevante informatie leveren.

Ons inziens is er derhalve geen nood aan een afzonderlijk “Vlaams ongevaleninstituut” maar kunnen de taken die dit instituut toegedicht worden, mits de nodige inzet van mensen en middelen, door de administratie – met name door de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid – worden opgenomen.

2.2 Andere gerelateerde decretale initiatieven

Daarnaast is het zo dat een aantal doelstellingen van het decreet reeds gevat worden door andere reeds lopende en/of reeds in uitvoering gebrachte decretale initiatieven.

Zo zal in het kader van het decreet betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur de “classificatie van de weggedeelten met een hoog aantal ongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet” operationeel worden en zullen weggedeelten met een hogere prioriteit op grond van de resultaten van de classificatie door deskundigenteams geïnspecteerd worden tijdens bezoeken ter plaatse. Dit alles volgens nader door de Vlaamse Regering te bepalen procedures.

Daarnaast maakt de statusrapportering van de verkeersveiligheid en de ontwikkeling van indicatoren daaromtrent deel uit van het lopende proces “Opmaak mobiliteitsplan Vlaanderen” en zal het in uitvoering van het mobiliteitsdecreet deel uitmaken van de periodieke rapportage.

3. Artikelsgewijze bespreking van het voorstel van decreet verkeersongevallenanalyse

Artikel 2

Bij de in artikel 2 geïntroduceerde begrippen gelden ons inziens volgende bemerkingen:

- verkeersongevalsanalyse is zoals hoger uiteengezet een zeer ruim begrip en absoluut niet éénduidig;
- expositiemaat: er wordt geen definiëring als dusdanig gegeven, alleen een te limitatieve opsomming;
- het valt te betreuren dat, gelet op de wens om te koppelen met medische gegevens, opnieuw vertrokken wordt van de achterhaalde definitie van dode en zwaargewonde en dat niet van de gelegenheid gebruik gemaakt worden om andere categorisering van letselernst zoals de in Nederland gehanteerde MAIS-score te introduceren;
- in de definitie van een verkeersongeval ware het beter te refereren naar “een voertuig in beweging” (zodat vb. omwaaiende bomen op geparkeerde wagens geen verkeersongevallen zijn) of beter nog “waarbij minstens één bestuurder betrokken is” zodat ook alle geleiders/bewakers van last-, trek- en rijdieren of vee gevat zijn.

Artikel 3

Naast de reeds vermelde mogelijke bevoegdheidsoverschrijding verdient het ook geen aanbeveling te stellen dat de Vlaamse Regering de statistieken vaststelt. Dit zou betekenen dat zij pas bruikbaar zijn na visering, minstens in mededeling, door de Vlaamse Regering.

Zoals hoger aangegeven is niet in alle gevallen een verbinding met handhavings- en/of expositiematen vereist om voor studie dienstig te zijn. Daarenboven zal het louter bepalen van deze te maken verbinding geen oplossing geven aan de huidige quasi onmogelijkheid daartoe door de doorgevoerde anonimisering ingevolge de federale privacywetgeving.

Artikel 4

De beoogde gedetailleerde ongevalsanalyses zullen, zoals reeds aangegeven, in reeds grote mate afgedekt worden door het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

De mogelijke toegang tot gerechtelijke verslagen voor de verkeersongevallenanalyse is geen evidentie. Op dit ogenblik is er alleen, in het kader van het proefproject BART een aan het BIVV verleende toegang tot een beperkte subset van afgesloten dossiers.

Tenzij men met de coördinatie en de bepaling van de regels voor vorm en inhoud van de verkeersongevallenanalyse door de Vlaamse Regering deze bij (sub)delegatie door de bevoegde minister (of hoofd van entiteit) bedoelt, lijkt ons dit op zijn minst een zeer logge manier van werken die ons inziens haaks staat op de beoogde procesversnelling.

Zoals reeds gezegd zal de status van de verkeersveiligheid – en derhalve ook de periodieke rapportage – conform het Mobiliteitsdecreet deel uitmaken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Artikel 5

Als geo-referentiële basislaag voor de ongevalsanalyse, en trouwens in het kader van de uitwisselbaarheid voor alle geo-gerefereerde Vlaamse datagegevens, is niet het GRB, wat ook geen lijninfo van de wegenassen bevat, maar wel het MRB (Middenschalig Referentiebestand Vlaanderen) vervuldigd met richtingsinformatie de geëigende basislaag. Op de stuurgroep GDI-Vlaanderen werden beslissingen genomen om het proces van opmaak van het MRB te versnellen.

4. Conclusie

Rekening houdende met zowel de inhoudelijke als juridische opmerkingen, kan de meerwaarde van de voorgenomen regeling in vraag worden gesteld. De vraag rijst of het risico wel moet genomen worden om een regeling tot stand te brengen die in hoge mate aangetast lijkt door bevoegdheidsoverschrijding.

Ir. Fernand Desmyter
Secretaris-generaal