



BIVV – FCVV

**Plenaire vergadering van de Federale Commissie voor de
Verkeersveiligheid
Brussel – FOD Mobiliteit en Vervoer (City Atrium)
op 27 mei 2010 van 9:30 tot 13:00**

Verslag

De voorzitter van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, Martin Van Houtte, verwelkomt de aanwezigen. De voorgestelde vergaderagenda wordt aanvaard.

1. Nieuwe leden

Anne Meerkens, ondervoorzitster van de FCVV, wordt vervangen door Marc Vansnick, die de nieuwe ondervoorzitter wordt.

De Gezinsbond stuurt geen afgevaardigde wegens tekort aan personeel.

Er zal aan de drie Gemeenschappen gevraagd worden om een vertegenwoordiger naar de FCVV af te vaardigen.

Roeland De Cleen vervangt Patrick D'haese als vertegenwoordiger van de Fietsersbond.

Hij meldt tevens dat hij op deze vergadering ook plaatsvervanger is voor Bernard Dehaye van GRACQ. Zij zullen vanaf nu afwisselend naar de FCVV-vergaderingen komen, zodat alle fietsersbelangen door één persoon verwoord zullen worden.

2. Verslag van de vorige vergaderingen op 4 juni 2009 en op 4 december 2009

Voor wat betreft het verslag van 4 juni 2009 : de Franstalige versie werd pas de dag voor deze vergadering verstuurd. De opmerkingen mogen naar het secretariaat opgestuurd worden.

Voor wat betreft het verslag van 4 december 2009 : er is reeds een rondvraag naar opmerkingen geweest.

Jacques Dekoster is erg tevreden met de extra bijlage die door de Voetgangersbeweging werd toegestuurd.

Het verslag van 4 december 2009 wordt eenparig goedgekeurd.

3. Geplande aanpassingen aan de Wegcode

Denis Hendrichs geeft toelichting over de werkzaamheden na 4 december 2009.

Er kwamen zo'n 800 à 900 opmerkingen binnen op de administratie.

Er werd vergaderd met de Strategische Cel van Staatssecretaris Etienne Schouppe over de politieke dimensie van de aanpassingen.

Er werd een externe, gespecialiseerde advocaat geconsulteerd.

Alle opmerkingen en adviezen werden grondig bestudeerd en er werd zoveel mogelijk rekening mee gehouden. Keuzes werden gemaakt.

De aanpassingen als resultaat van de opmerkingen en adviezen werden overlopen :

- o De tekststructuur wordt aangepast aan de structuur van de Conventie van Wenen, temeer daar de huidige wegcode een doorslag is van deze conventie.
Er komt dus een nieuwe structuur met meer titels en artikels; er komen minder onderverdelingen per artikel.
- o Er waren talrijke tekstuele opmerkingen over de vertaling; daar wordt nauwgezet rekening mee gehouden.
- o In samenspraak met de Strategische Cel is onder meer beslist om "rechtsaf door rood voor fietsers" niet te behouden.

Vóór het vereenvoudigingsKB komt er nog een wijzigingsKB. Het bevindt zich momenteel bij de gewesten in het kader van de betrokkenheidsprocedure.

In dit KB wordt medegebruik van busvoorzieningen door moto's voorzien. Verder wordt meer duidelijkheid geschapen rond rood en groen licht met volle lenzen en met pijlen; de mogelijkheid wordt geschapen om quads te verbieden met een verkeersbord; autocars zullen terug 100 km/u mogen rijden op de autosnelwegen; enz.

Vermits de regering ontslagnemend is, kan Staatssecretaris Schouppe niet alle aanpassingen tekenen.

Het vereenvoudigingsKB wordt extern nagelezen; de afronding daarvan is voorzien voor 15 juni.

Het verslag aan de Koning van een 100-tal bladzijden wordt nog aangepast.

Verder is het wachten op de nieuwe minister zijn beslissing. daarna kan het vereenvoudigingsKB ook naar de gewesten en naar de Raad van State.

Marc Vansnick licht toe dat er naast het wijzigingsKB en de nieuwe vereenvoudigde wegcode ook een wetsontwerp in de maak is om de Wet op de Politie van het Wegverkeer aan te passen, nl. op het vlak van : de aansprakelijkheid van de nummerplaathouder, 0,2 promille voor jonge bestuurders, en uitbreiding van de onmiddellijke inning voor buitenlanders en alcoholovertredingen.

Dit wetsontwerp, dat nog niet besproken is op de FCVV, kan niet meer verder worden behandeld wegens de ontbinding van het parlement. Dit wetsontwerp wordt hopelijk later opnieuw opgenomen.

Geert Popelier vraagt of de aanpassingen m.b.t. het medegebruik van busvoorzieningen als een lopende zaak mogen beschouwd worden.

Denis Hendrichs bevestigt dit, want de teksten waren al voor het ontslag van de federale regering aan de gewesten en aan de Raad van State voorgelegd. Alles hangt af van de opmerkingen van de gewesten; wanneer deze nieuwe politieke keuzes zouden vergen, dan kan dit dossier niet meer beschouwd worden als een lopende zaak.

4. Wegverkeersongevallenstatistieken voor 2008 en voor 2009 (laatste gegevens)

Ivan Casteels (IC) geeft een uitgebreide uiteenzetting. De bijhorende 'handout' wordt in de vergadering uitgedeeld.

De volledige rapportering is beschikbaar op de webstek van het BIVV (Observatorium voor de Verkeersveiligheid) : http://bivvweb.ipower.be/observ/observatorium_nl.htm#.

Marc Vansnick wijst op de moeilijke vergelijking van het ongevallengebeuren op de autosnelwegen in de verschillende Lidstaten van de EU. De configuratie van het autosnelwegennet kan namelijk nogal wat verschillen van land tot land, waardoor vergelijkingen mank lopen.

Bruno Didier: met betrekking tot de alcoholgegevens voor de letselongevallen merkt Bruno Didier op dat ook bij verkeersdoden een bloedtest afgenomen wordt, maar dat deze gegevens bij het parket blijven en dus niet in de statistieken terecht komen. In het algemeen, trouwens, zoekt het parket ook bij de verkeersdoden naar de ongevalsoorzaken.

Vragen en discussie na de uiteenzetting :

Denis Hendrichs

Op welke basis worden de verschillende leeftijdscategorieën afgebakend ?

IC : Men zoekt ad hoc naar relevante grenzen; zo kan bv. de leeftijd vanaf waarop met een moto mag gereden worden een rol spelen bij de categorieafbakening.

Michaël Jonniaux

Dit is een interessante analyse. Maar mag men leeftijdscategorieën van 5 en 10 jaar met elkaar vergelijken ?

IC : Dit is hier geen probleem omdat we het % onder invloed bekijken per leeftijdscategorie.

Roeland De Cleen

Wordt niet teveel het accent gelegd op het slachtoffer en zijn kenmerken in de plaats van op de ongevalsoorzaken ?

IC : We beschikken niet over informatie over de verantwoordelijkheden bij een ongeval. En daarenboven hebben we maar weinig informatie over de ongevalsoorzaken.

Martin Van Houtte vraagt of het mogelijk is om de inwinning van de gegevens aan te passen zodat er meer informatie beschikbaar komt over de ongevalsoorzaken; IC wijst in dat verband naar de mogelijkheden die het diepteonderzoek hiervoor biedt.

Roeland De Cleen : Vanuit het fietsersstandpunt is het erg belangrijk om te weten hoe een ongeval veroorzaakt wordt.

IC : In het rapport voor 2008 werden een aantal pogingen ondernomen om het ongevalleengebeuren te verklaren.

Jacques Quoirin

De IRU (International Road Transport Union) heeft interessant werk gepubliceerd over de oorzaken van ongevallen.

Zie ook : http://www.iru.org/index/en_policy_road_safety.

Denis Hendrichs meent dat het weinig zin heeft om naar de ongevalsoorzaken te zoeken; een verkeersongeval is namelijk een erg complex gebeuren. Zo bestaat er geen parallelle evolutie tussen ongevallenaantallen, slachtofferaantallen, aantal verkeersdoden, aantal zwaar gewonden, terwijl men dit logisch zou verwachten. Hiervoor hebben we geen verklaring.

Jacques Dekoster feliciteert de spreker. Hij stelt voor om in werkgroepen gedetailleerde analyses te maken van de ongevalleengegevens.

Miran Scheers wijst erop dat de presentatie van Ivan Casteels een selectie is die gemaakt werd door het Observatorium voor de Verkeersveiligheid.

Er komt een rapport van een 250-tal bladzijden met een uitgebreide analyse. Naast de analyse van de wegverkeersongevallen zal dit rapport ook tal van indicatoren bevatten en informatie over maatregelen. Dit rapport zal ook statistieken van Assuralia bevatten.

Het Observatorium voor de Verkeersveiligheid publiceert daarnaast themarapporten, die regelmatig geactualiseerd worden. Zij zijn beschikbaar op de webstek.

Voor wat betreft de ongevallen onder invloed van alcohol, beschikken we niet over informatie uit de ziekenhuizen. Wel wordt het BTTS-project uit 1996 hernomen door het DRUID-project waarvan de resultaten verwacht worden in 2011. Het BIVV en de Universiteit Gent verzorgen het Belgische luik in dit Europese project.

Bruno Didier vraagt naar de betekenis van de onderste grafiek op pagina 12 ("aantal doden 30 dagen per vermeld weggebruikerstype in verhouding tot het aantal doden bij de opponent van die weggebruiker").

IC : met opponent bedoelen we de weggebruikers die zich buiten het beschouwde voertuig bevonden.

Karel Van Coillie stelt vast dat alcohol vooral 's nachts een probleem vormt en niet zozeer tijdens het weekend.

Marc Vansnick vindt de aandachtspunten voor fietsers te cryptisch geformuleerd. 'Problematiek in evolutie' zegt onvoldoende.

IC : Met 'problematiek in evolutie' wordt verwezen naar de toename van motorrijders en zeker van fietsers, waardoor ook hun ongevallenbetrokkenheid toeneemt. Er moet dus preventief ingegrepen worden opdat het aantal fietsersslachtoffers niet meer verder zou stijgen.

Michaël Jonniaux wijst op de seizoensgebonden toename van gelegenhedenfietsers en dito motorrijders.

Marc Vansnick meent dat de problematiek gespecificeerd moet worden. En hij vraagt zich af of de problematiek bij fietsers en motorrijders toch niet sterk verschillend is.

Miran Scheers wijst erop dat de presentatie slechts een korte samenvatting is en dat alles uitgebreider aan bod komt in het rapport.

Roeland De Cleen zou het interessant vinden om een vergelijking te maken tussen het stijgend fietsgebruik in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de stijging van het aantal verkeersongevallen met fietsers. Hij meent dat het risico voor fietsers in Brussel niet toeneemt.

Marc Vansnick stelt daarop voor om grotere evoluties (met meer aantallen) uit te werken.

Jacques Dekoster verwijst naar buitenlandse studies die uitwijzen dat hoe meer er gefietst wordt, hoe minder fietsongevallen er gebeuren. In Parijs worden cursussen georganiseerd voor nieuwe fietsers.

Koen Van Wonterghem vraagt naar de voorlopige cijfers voor 2009.

IC : deze zijn totnogtoe beperkt tot de gegevens uit de verkeersveiligheidsbarometer. En hieruit blijkt een stagnatie voor 2009; dit zijn geen geruststellende cijfers.

Martin Van Houtte vraagt of deze cijfers voor de leden van de FCVV een aanleiding vormen om in naam van FCVV een memorandum op te stellen ter attentie van de volgende regering. De meerderheid is hiervoor gewonnen.

Er zal het nodige denkwerk geleverd worden. En de bestaande memoranda van de leden van de FCVV zullen verzameld worden.

Michaël Jonniaux : er zijn vele fora met relevantie voor de wegverkeersveiligheid, maar het ontbreekt hen vaak aan dynamiek.

Bij wijze van verdere aanpak stelt Martin Van Houtte voor om alle relevante documentatie te verzamelen, waarbij iedereen in het kort de door zijn organisatie gewenste accenten aanduidt. Het BIVV zorgt voor de synthese van het memorandum, het moet om een beknopte tekst gaan.

Greta Remy vindt het belangrijk dat de FCVV een eigen signaal geeft aan het beleid. De huidige cijfers waarschuwen er ons voor dat er geen vertraging mag komen op alle inspanningen die lopende zijn. Er is vooruitgang geboekt, maar we krijgen een waarschuwing dat nog meer inzet nodig is.

Deadline om alles naar het BIVV toe te sturen : eind juni.

Om 11:30 wordt er 20 minuten koffiepauze gehouden.

5. FCVV-werkzaamheden in 2010

De voorzitter laat ter zitting de tekst "Voorstel werkzaamheden 2010 en methodologie m.b.t. besluitvorming" ronddelen aan de leden, en licht hem toe.

In 2002 en in 2006-2007 had de FCVV veel werk met de voorbereiding van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid.

Omwille van de vastgestelde stagnatie in de ongevallenafname en omwille van de nieuwe planhorizon en doelstellingen voor het EU-verkeersveiligheidsbeleid, is het aangewezen dat de FCVV tegen eind 2010 aanbevelingen uitwerkt voor het Interministerieel Comité voor Verkeersveiligheid.

Op zoek naar een efficiënte werkwijze, stelt hij voor:

- o dat een aantal werkgroepen bijeenkomen om de volgende plenaire vergadering voor te bereiden
- o op de plenaire vergadering van oktober 2010 : voorstelling van de werkgroepresultaten
- o de werkgroepprioriteiten worden weergegeven in een rooster
- o elke werkgroep tracht hefboomen te vinden waarmee een belangrijke vermindering van het aantal verkeersongevallen kan bewerkstelligd worden
- o op de plenaire vergadering worden de maatregelen in volgorde van belang geplaatst
- o naderhand worden de maatregelen verder uitgewerkt en gestoffeerd met een actieplan in het vooruitzicht van een volgende plenaire zitting
- o tenslotte moeten er ook doelstellingen geformuleerd worden voor de doelgroepen; tegen december 2010 streven we naar een set van aanbevelingen en gekwantificeerde doelstellingen.

Weerslag van de discussie over de nota:

Geert Popelier vraagt waar de bromfietzers ondergebracht worden.

Bij de zwakke weggebruikers.

Voor wat de rijopleiding betreft, was er nog geen akkoord over de besluiten, maar wat bestaat verdient aandacht.

Martin Van Houtte stelt voor om een prioriteitenlijstje op te stellen.

Pierre-Jean Bertrand stelt vast dat "rijden onder invloed" / "conduite sous influence" bij "andere" ondergebracht wordt. Ook "vermoeidheid" hoort hierbij thuis.

Denis Hendrichs vraagt of de werkgroepen externe deskundigen kunnen uitnodigen en hoe de werkgroepvoorzitters zullen aangeduid worden.

Het KB dat de werking van de FCVV regelt staat externe deskundigen toe, maar de voorzitter vindt deze voor de doeleinden van deze oefening en methode niet nodig; het is beter om te werken met de inzichten van de organisaties die lid zijn van de FCVV.

Greta Remy stelt voor dat iedere organisatie bekijkt wie het best naar welke werkgroep gaat. Daarbij is het goed om ernaar te streven dat elke organisatie zoveel mogelijk in elke werkgroep aanwezig is.

Pierre-Jean beaamt dat elk gewest zeker in elke werkgroep moet zetelen.

Alle uitnodigingen voor werkgroepvergaderingen worden systematisch naar alle commissieleden gestuurd.

Miran Scheers verwijst naar het rapport van de werkgroep "rijopleiding" : er zitten tal van aanbevelingen in die nog niet goedgekeurd werden; toch is het best om deze mee te nemen in het verdere werk.

Martin Van Houtte meent dat er nog verder moet nagedacht worden over de invulling van het werkgroepvoorzitterschap. Hierbij wordt het best uitgekeken naar specialisten die de werkmethodes kunnen toepassen; dit is voor deze functie belangrijker dan een inhoudelijke expert te zijn. Hij zal als FCVV-voorzitter een eigen voorstel doen.

Marc Vansnick merkt op dat met de zomerperiode in het vooruitzicht weinig tijd overblijft voor de werkgroepen.

Martin Van Houtte pleit voor flexibiliteit; de voorgestelde opstelling van prioriteitenlijstjes is een snelle methode. Er hoeven geen grote debatten gevoerd te worden, we moeten met concrete voorstellen werken. Bijgevolg zou 1 vergadering per werkgroep moeten volstaan.

Bruno Didier vraagt dat elk lid uitgenodigd zou worden voor elke werkgroep.

Het BIVV kan een eerste lijst met voorstellen maken vanuit de eigen inzichten, en de organisaties kunnen zich daarover nadien uitspreken.

Martin Van Houtte wil vermijden dat het BIVV zou domineren; alle organisaties moeten ten volle aan bod komen. Als uitgangspunt kunnen alle organisaties zich oriënteren op bestaande rapporten allerhande, zowel binnenlandse als buitenlandse. Het opstellen van prioriteiten is essentieel. Leden die niet naar een vergadering kunnen komen, kunnen steeds een schriftelijke bijdrage leveren die dan op de vergadering voorgelegd wordt.

Wie zal zich bezig houden met de "professionele bestuurders/zwaar vervoer" ? Taxichauffeurs zijn professionele bestuurders maar zij hebben niets te maken met zwaar vervoer. Het lijkt het best om het thema "professionele bestuurders" in een aparte werkgroep te behandelen.

Martin Van Houtte vraagt om voor ogen te houden dat het doel van de FCVV-werking erin bestaat die maatregelen voor te stellen die het sterkst bijdragen tot het realiseren van de doelstellingen; de FCVV moet zich m.a.w. van zijn technisch sterkste kant laten zien.

Johan Chiers vraagt dat oudere weggebruikers ook in een werkgroep als thema zouden meegenomen worden. Zo zou de werkgroep 25-54 jaar kunnen uitgebreid worden tot 25-100 jaar; het gaat dan om een werkgroep voertuigbestuurders zonder de jongere bestuurders.

Karel Van Coillie vindt de indeling niet zo duidelijk en pleit voor een onderverdeling in probleemgroepen.

Miran Scheers verantwoordt de voorgestelde opdeling : jonge bestuurders vormen een specifieke risicogroep waarvoor specifieke maatregelen nodig zijn; met een groep waarin de bestuurders van 25 tot 54 jaar aan bod komen, wordt de grootste groep met ongevallen gevat, ook als deze groep verder niet specifiek is; de oudere bestuurders zullen een grotere groep worden met de vergrijzing van de bevolking, maar zij vormen geen grote risicogroep: het zogenoemde probleem van oudere bestuurders wordt vaak overschat.

Greta Remy stelt vast dat specifieke doelgroepen de invalshoek vormen voor de onderverdeling in werkgroepen; zij stelt voor om daar een categorie "andere" aan toe te voegen. Martin Van Houtte gaat hierop in en stelt voor om naast de diverse doelgroepen dan ook een groep "alle weggebruikers" te voorzien.

Pierre-Jean verwijst naar ongevallen van voetgangers met een tram. Ook deze ongevallen moeten ondergebracht kunnen worden in een werkgroep.

Met al deze bedenkingen zal Martin Van Houtte zorgen voor een aangepast voorstel voor een onderverdeling in werkgroepen.

Jacques Quoirin meent dat de voorgestelde aanpak teveel louter de korte termijn aan bod zal laten komen, terwijl er evenzeer nood is aan een visie op langere termijn.

Martin Van Houtte verwijst naar het EU-Verkeersveiligheidsactieprogramma dat een planhorizon heeft van 10 jaar; bijgevolg werkt de FCVV ook over 10 jaar. Het is interessant om een tijdslijn te bepalen voor elke maatregel.

Jacques Dekoster vraagt dat alle hefboomen aan bod zouden komen, waarop Martin Van Houtte eraan herinnert dat de FCVV-leden de keuzes zelf zullen maken.

Martin Van Houtte vraagt nog na of de FCVV-leden behoefte zien aan één of twee 'inspiratiedagen', waarop geluisterd zou kunnen worden naar ideeën voor een vernieuwende, vooruitstrevende of uitdagende aanpak van de verkeersonveiligheid. In het programma zouden zowel gedrag, technologie en infrastructuur aan bod komen.

De leden menen dat er geen behoefte is aan een dergelijk opzet.

6. Varia

Martin Van Houtte vraagt of de FCVV zich wenst uit te spreken over radarverklippers (die ook mobiele snelheidscontroleposten opsporen), zoals Coyote, TomTom (geeft alleen vaste installaties) en dergelijke meer.

Met deze radarverklippers proberen de gebruikers uiteindelijk toch de handhaving te omzeilen.

Misschien zitten er ook opportuniteiten in deze systemen, zo zou men er verkeersveiligheidsboodschappen kunnen mee doorgeven aan de bestuurders.

Karel Van Coillie verdedigt de radarverklippers omdat zij de bestuurders bewust maken van de vele controles en daardoor de bestuurders aanzetten om in het algemeen trager te rijden en beter de snelheidsbeperkingen te respecteren.

Koen Van Wonterghem wijst naar de officiële communicatie over snelheidscontroles waardoor ook de radarverklippers aanvaardbaar werden gemaakt. Hij meent dat het weinig zin heeft om snelheidscontroles aan te kondigen. Dit is echter een andere discussie.

Rudi Wagelmans ziet een wedren van nieuwe detectoren die weer detectoren van detectoren kunnen detecteren enz. De politie kan weinig bereiken met het controleren op radarverklippers. De oplossing zit volgens hem gewoon in een fabricageverbod van dergelijke toestellen.

Johan Chiers pleit ook voor een algemeen verbod op radarverklippers.

De FOD Economie zal dan uiteindelijk een algemeen verbod op radarverklippers moeten instellen.

Rudi Wagelmans voegt er nog aan toe dat de politie nog weinig middelen zal besteden aan het controleren van deze radarverklippers.

Roeland De Cleen vraagt om in deze context tot een positieve discussie te komen over hoe technologie goed kan gebruikt worden.

Johan Chiers meent dat de FCVV zich beter op prioriteiten concentreert en niet op randfenomenen.

Tot slot van het debat wordt er gestemd over het al of niet formuleren van een advies over radarverklippers : 4 voor en 4 tegen, de FCVV zal bijgevolg geen advies formuleren over radarverklippers, maar zal er wel aandacht aan besteden binnen een breder kader.

Om 12:55 wordt de vergadering beëindigd en wordt er een broodjeslunch aangeboden.

Verslag : Marc Broeckaert