



**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
Verslag**

**Vergadering van 12 februari 2008 (19)**

**Aanwezig:**

- De HH. DERWEDUWEN Patric, BIVV Voorzitter van de FCVV  
AUWAERTS FOD Mobiliteit en Vervoer (vervangt Mevr. MEERKENS)  
BERTRAND Pierre-Jean, Admin. de l'Equipement et des Déplacements (Bruxelles-Capitale)  
CAELEN Erik, Vereniging van Stad en Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
CHIERS Johan, RYD  
DEBLAERE Paul, Federale Politie  
Mevr. DE BOECK Ann, Gezinsbond  
De HH. DEKOSTER Jacques, Ligue des Familles  
DE MEUTER Michel, FEBIAC  
HERBERT Francis, Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen  
LOYAERTS Yvon, Ministère wallon de l'Equipement et des Transports  
POPELIER Geert, VTB-VAB  
Vlaamse Gemeenschap  
QUOIRIN Jacques, GOCA  
Mevr. SCHEERS Miran, BIVV  
De HH. STEEGMANS Erwin, Motorcycle Action Group (MAG)  
VAN COILLIE Karel, Touring  
WAGELMANS Rudi, Vaste Commissie van de Lokale Politie

**Verontschuldigd :**

- Mevr. MEERKENS Anne, FOD Mobiliteit en Vervoer , Vice-Voorzitster van de FCVV  
De HH. DEBRUYNE Erwin, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten  
DE SCHUTTER Tom, Union des Villes et Communes de Wallonie  
D'HAESE Patrick, Fietsersbond  
DIDIER Bruno, Assuralia  
KENIS Paul, College Procureurs Generaal  
VAN AUSLOOS Luc, Collège des Procureurs Généraux

**Uitgenodigd :**

- De H. VANSNICK Marc, Beleidscel Minister van Mobiliteit

**Wonen de vergadering bij (BIVV) :**

- De HH. GODART Benoît, LEMAIRE Nicolas, MERCKX Floris (secretaris), TANT Mark  
Mevr. BEECKMANS Michèle, GUILLAUME Michèle, TORO Fiorella, BIVV

**Inleiding**

De heer Derweduwen, Voorzitter van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, opent de zitting en heet de leden welkom. Als verklaring voor de lange periode

verstrekken is sinds de vorige vergadering, verwijst hij naar de intensieve periode waarin de voorbereidingen voor de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van 2007 hebben plaatsgevonden.

Hij verwelkomt de heer Marc Vansnick die zich binnen de beleidscel van de Minister van Mobiliteit inzet voor het verkeer.

De heer Gilbert Auwaerts van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer vertegenwoordigt Vice-voorzitster Anne Meerkens.

De fietsersverenigingen worden vertegenwoordigd door de heer Bernard Dehaye van het GRACQ. Hij vervangt de heer Patrick D'haese van de Fietsersbond. De Voorzitter heet de vertegenwoordigers welkom.

Er zijn verder ook enkele wijzigingen bij het BIVV. Mevrouw Fiorella Toro neemt voortaan binnen het BIVV de algemene coördinatie van de taken gelieerd aan de FCVV op zich en is tevens de nieuwe contactpersoon. De leden kunnen bij haar terecht met vragen, opmerkingen of suggesties. De heer Floris Merckx is aangesteld als secretaris van de FCVV. Hij houdt zich onder meer ook bezig met de organisatie van de middagen van de verkeersveiligheid, waarmee het BIVV sinds kort van start is gegaan.

De Voorzitter kondigt de orde aan van de dag. De Commissie Infrastructuur heeft beslist om systematisch het advies van de FCVV in te winnen over de verscheidene wetsvoorstellen. Deze voorstellen worden toegelicht. De leden van de FCVV analyseren die voorstellen en spreken er zich vervolgens over uit. De conclusies worden achteraf overgemaakt aan de Kamer van Infrastructuur.

De orde van de dag wordt geaccepteerd.

De Voorzitter verleent het woord aan de heer Vansnick die de toekomstige activiteiten van de FCVV overloopt. Deze laatste benadrukt het belang van de uitdaging die de regering en de SGVV nastreven, namelijk om het aantal jaarlijkse verkeersdoden tegen 2010 terug te brengen tot 750. Op de SGVV werd zelfs voorgesteld om dat aantal tegen 2015 tot 500 te reduceren. In 2006 lag het aantal verkeersdoden op 1069, en in 2007 bleek dat aantal nog licht te stijgen. De heer Vansnick pleit voor maatregelen en acties op korte termijn om de doelstelling van de SGVV te halen, vooral in het kader van de volgende problematiek:

- Het rijden onder invloed van alcohol
- De gordeldracht
- De snelheidsbeheersing

De combinatie tussen handhaving en sensibilisatie blijft hierbij enorm belangrijk, maar we moeten nog een stap verder gaan en terugvallen op de maatregelen en voorstellen van de SGVV 2007:

- Het inhaalverbod van vrachtwagens van +3,5 ton heeft al heel wat reacties uitgelokt en moet worden geëvalueerd.
- De nieuwe rijopleiding: via de examens moet er aandacht worden besteed aan de nieuwe en jonge bestuurders.

- Het Alcolock: minister van Mobiliteit Letorme heeft een voorstel ingediend om de wet te wijzigen. De plaatsing van een Alcolock in het voertuig is mogelijk in combinatie met verkeerstherapie als een meer individueel gerichte maatregel, want het Koninklijk Besluit is veranderd.
- Een inhaalverbod bij neerslag en een beperkte snelheid tot 100 km/u voor autocars.

Deze zaken kunnen op relatief korte termijn een oplossing bieden. Minister van Mobiliteit Letorme neemt hiertoe veel initiatieven. Op 5 maart worden een 18-tal ministers met verschillende bevoegdheden (gaande van Infrastructuur tot Onderwijs) uitgenodigd. Uit het Kabinet of de Administratie wordt dan een werkgroep samengesteld.

Na deze toelichting biedt de heer Vansnick de mogelijkheid tot het stellen van vragen.

De heer Loyaerts kaart de link aan tussen het Alcolock en het gebruik van zwarte dozen in het voertuig (voor de gegevensverwerking). De heer Herbert maakt een gelijkaardige opmerking.

De heer Derweduwen voegt hieraan toe dat het SafetyNetproject momenteel loopt tot oktober 2008. Dit project voorziet een luik over de verwerking van gegevens. In dat kader denkt de Voorzitter tevens aan het BART-project en aan het Naturalistic Driving Project in het kader van DaCota. De heer Dekoster vraagt zich echter af hoe snel die projecten allemaal verlopen. Deze projecten kwamen al te sprake bij de vorige regering. Wat de zwarte dozen betreft, meent hij dat die betrekking hebben op de gewone chauffeur, niet op bedrijven, enzovoort. De SGVV zou zich dan ook daar moeten op focussen.

De Voorzitter bedankt de heer Vansnick voor de uiteenzetting. Hij verzekert dat de opmerkingen in overweging worden genomen en dat de opmerkingen in verband met de zwarte dozen verder moet worden behandeld.

De Voorzitter stelt voor om de verschillende dossiers van de werkgroepen te hernemen.

Mevrouw Scheers verwijst naar de toelichting van de heer Vansnick en beaamt dat handhaving effecten op korte termijn kan sorteren. Daarom pleit ook zij voor de combinatie tussen communicatie en handhaving. De voorbije jaren hebben de politiediensten vele inspanningen geleverd. De subjectieve en objectieve pakkans zijn tot op heden echter onvoldoende hoog. Er is nood aan een vertaling van de federale handhavingsdoelstellingen tot op het lokale niveau. De werkgroep Handhaving zou kunnen onderzoeken op basis van welke criteria dit kan gebeuren. Ook de Vlaamse werkgroep Handhaving zal zich hierover buigen. Vandaar dat er wordt voorgesteld om een gemeenschappelijke vergadering te plannen.

De Voorzitter stelt de vraag of het FCVV dit goedkeurt. De heer Deblaere beaamt de idee en oppert voor een coherente samenwerking tussen de verschillende politiediensten. De heer Wagelmans gaat hiermee akkoord.

De FCVV keurt de idee goed.

Vervolgens geeft de Voorzitter aan dat er een werkgroep Educatie loopt en eerste aanbevelingen zou moeten presenteren op de FCVV van 20 maart 2008, en dat er een werkgroep Zwaar Vervoer zal gelanceerd worden tijdens het tweede trimester van dit jaar.

De heer Hans Van Den Broeck van het BIVV zal tevens een werkgroep Gemotoriseerde tweewielers voorzitten, die zal plaatsvinden in maart 2008.

Daarnaast kaart de heer Dekoster de opvolging van de werkgroep Zwakke Weggebruikers aan. Deze komt minstens al een jaar niet meer samen. De Voorzitter vraagt aan mevrouw Lieve Vermoeren om de groep opnieuw te herlanceren.

De Voorzitter gaat over tot het volgende agendapunt.

### **Voorstellen en bespreking van de voorstellen**

1. Voorstel tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 over de verkeerspolitie en het gebruik van de openbare weg, om de voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap te respecteren. (52 0074/001)

De Voorzitter geeft het woord aan Mevrouw Guillaume van het BIVV. Zij stelt dat er op vraag van personen met een handicap meer gecontroleerd en meer gecommuniceerd moet worden om het respecteren van de voorbehouden parkeerplaatsen te waarborgen. Een mogelijkheid is de parkeerplaatsen beter zichtbaar maken onder meer met een blauwe kleur of met een symbool, en dus niet met het nieuw voorgestelde bord.

De leden van de FCVV krijgen van de Voorzitter de mogelijkheid om te reageren op dit voorstel.

De heer Dekoster merkt op dat er moet vermeden worden dat verschillende borden verwarring zaaien. De heer Van Coillie deelt die mening: als de parkeerplaats niet blauw gekleurd is, weet de bestuurder dan nog dat hij het voorbehoud van de parkeerplaats moet respecteren? Dat moet duidelijk in het verkeersreglement worden opgenomen. De heer Van Coillie stelt de vraag wanneer de politie tussenkomt bij zulke geschillen en welke maatregelen ze dan juist neemt.

Mevrouw De Boeck acht het inderdaad noodzakelijk om aandacht besteden aan die plaatsen, maar sensibilisatieborden moeten volgens haar niet worden opgenomen in de wegcode.

De heer Herbert werpt het idee op om een campagne te houden waarbij de grootwarenhuizen betrokken worden. Het onterecht innemen van parkeerplaatsen, voorbehouden aan mindervalide personen is enorm storend. Een personeelslid van het grootwarenhuis zou bijvoorbeeld controles kunnen uitvoeren op het respecteren van die voorbehouden plaatsen. Het kan interessant zijn om na te gaan hoe andere Europese landen deze problematiek aanpakken.

De heer Caelen is geen voorstander van het systematisch kleuren van de voorbehouden parkeerplaatsen. Soms wordt de plaatsing van dergelijke parkeerplaatsen ook aangevraagd aan de woning van de aanvrager. Als die persoon voortdurend verhuist, geldt dat dan ook voor de voorbehouden parkeerplaats en het verkeersbord? In Brussel zou bovendien één op 50 parkeerplaatsen moeten worden voorbehouden, wat zowel in Vlaanderen, Brussel als Wallonië niet haalbaar is.

De heer Wagelmans geeft aan dat het bij een takelprocedure doorgaans niet eenduidig vast te stellen is of het een administratieve, dan wel gerechtelijke politietaak betreft. Er bestaat ook discussie over de betaling van de takeldiensten: als de overtreder de takeldienst niet betaalt, dan moet het parket de takelfactuur voorschieten. Er zouden richtlijnen moeten komen omtrent het onrechtmatig innemen van parkeerplaatsen. Dit is een taak voor Binnenlandse Zaken.

De Voorzitter besluit dat de FCVV begaan is met deze problematiek voor mindervalide personen, maar dit wetsvoorstel gaat in tegen de wil om het aantal verkeersborden te reduceren in het kader van een vereenvoudiging van de verkeerssituatie. De FCVV stelt voor om een sensibilisatieboodschap te integreren in een campagne, maar niet in verkeersborden. Een optimaal respect voor dergelijke parkeerplaatsen vereist een doorgedreven controle en een effectieve bestraffing. Het BIVV is bereid om een brochure te wijden aan dit thema. De Vereniging Ouders van Verongelukte Kinderen stelt voor om de campagne te coördineren, en wil hierbij ook een actie opzetten voor supermarkttuitbaters.

2. Resolutievoorstel om beter de belangen van de fietsers op te nemen in het algemeen reglement over de verkeerspolitie en het gebruik van de openbare weg. (52 0089/001)

De Voorzitter verleent mevrouw Guillaume het woord. Zij merkt op dat de wegcode een dubbelzinnig artikel omvat over het naast elkaar rijden van fietsers in groep. Het is niet duidelijk of fietsers met een aanhangwagentje al dan niet per twee mogen fietsen. De werkgroep ter vereenvoudiging van de wegcode zal zich over de formulering buigen.

De leden van de FCVV krijgen van de Voorzitter de mogelijkheid om te reageren op dit voorstel.

De Voorzitter concludeert dat de FCVV het belang bevestigt van het eerste luik (dat fietsers vooraan per twee mogen rijden) in het kader van een betere bescherming van de fietsers, op voorwaarde dat dit geen verwarring zaait. De FCVV reageert positief op de inhoud van het voorstel, maar stelt voor dat de werkgroep ter vereenvoudiging van de wegcode zich engageert om het artikel duidelijker te formuleren. Wat het tweede luik betreft, zijn de voorwaarden qua leeftijd, gewicht en het aantal personen al rechtgezet door het Koninklijk Besluit van 9 mei 2006 (B.S. 19 mei 2006).

3. Wetsvoorstel tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 over de verkeerspolitie en het gebruik van de openbare weg, betreffende rijbewijs voor bromfietsen. (52 0091/001)

Mevrouw Guillaume krijgt het woord van de Voorzitter. Zij stelt dat monitor en kandidaat zichtbaar onderscheiden moeten kunnen worden. Dat geldt ook voor de twee voertuigen, eventueel door de vermelding “moto école” in plaats van “auto école”.

De Voorzitter stelt dit voorstel open ter discussie.

De heer Herbert merkt op dat de volgwagen de moto niet kan volgen in de file, wanneer die laatste de auto's passeert.

De heer De Meûter heeft moeilijkheden met het voorstel omdat hij er de stem van de rijsscholen nog niet in heeft gehoord. Bovendien is de wegcode al complex genoeg, we moeten oppassen dat we niet te veel regeltjes invoeren. Ook de heer Steegmans ziet geen heil in het voorstel en stelt dat er ook met het probleem van de vrije kandidaten rekening moet gehouden worden. De heer Chiers is eveneens tegen het voorstel gekant: een verhoogde zichtbaarheid brengt meer stress met zich mee voor de motorrijder. Bovendien creëert het volgens de heer Herbert een artificiële situatie.

De heer Quorin is van mening dat eerder de examenprocedure moet worden herzien, en dat we het probleem op dit niveau dienen te benaderen. Momenteel is de examinerator verplicht de kandidaat per auto te volgen, terwijl dat beter per moto kan. Het volgen per moto brengt geen grote beperkingen met zich mee inzake het vaststellen van de fouten die de kandidaat maakt.

De Voorzitter besluit dat de FCVV van mening is dat het probleem fout geformuleerd is. De examenprocedure is door de meeste bestuurders niet gekend en wordt onvoldoende gesignaleerd tijdens de proef op de baan. Het door het wetsvoorstel voorgedragen verbod is dan ook excessief en moeilijk controleerbaar. De FCVV is eerder tegen het voorstel zoals het is geformuleerd, en beveelt maatregelen aan om de zichtbaarheid van de examensituatie en de twee betrokken voertuigen te verhogen. Bovendien moet het grote publiek goed geïnformeerd worden over de te volgen procedure. De FCVV stelt tevens voor om de mogelijkheid te voorzien om de examenprocedure te herzien, zodat met name de examinerator ook een motor kan gebruiken. Daarom vraagt de FCVV om een werkgroep Gemotoriseerde tweewielers die zich over deze vraag buigt en hieromtrent specifiekere aanbevelingen kan voorleggen.

4. Resolutievoorstel tot aanpassing van de weginrichting, betreffende de verhoging van de veiligheid van de gebruikers van gemotoriseerde tweewielers (52 0093/001)

Mevrouw Guillaume krijgt het woord van de Voorzitter. Op sommige wegen zijn er nog enige problemen met die technische normen, maar op gewestelijk niveau bestaan er wel duidelijke normen. De afstand tussen de zebrastrepen is eigenlijk al opgenomen in de bepaling van de afmetingen van het zebrapad zelf

De leden van de FCVV krijgen van de Voorzitter de mogelijkheid om te reageren op dit voorstel.

De heer Loyaerts geeft aan dat die normen federaal zijn vastgelegd. Er wordt onvoldoende gecontroleerd op de werven. De normen bestaan, de teksten ook: een supplementaire tekst zal niet veel bijbrengen.

De heer Steegmans merkt op dat het probleem zich op lokaal niveau situeert. De Europese normen houden geen rekening met de motorrijders. De lokale wegen volgen bijgevolg die normen niet. Daarbij spelen ook lobbygroepen zoals de

betonsector een belangrijke rol in het hele verhaal.

De heer Dekoster geeft aan dat de gewesten de gemeenten moeten stimuleren. Wat de zebrapaden betreft: deze zijn omkaderd door rode geverfde lijnen, maar er zijn gemeenten die daarin variëren en de lijnen weglaten. De heer Loyaerts repliceert dat de rode markeringen niet noodzakelijk geverfd zijn.

Als conclusie geeft de Voorzitter aan dat dit type normen voornamelijk onder de gewestelijke bevoegdheid vallen (hoewel ze ook op federaal niveau kunnen worden vastgelegd) en voortvloeien uit de Europese directieven. De normen die het wetsvoorstel introduceert, zijn eigenlijk al voorzien en worden ook al toegepast (vooral de progressieve vervanging van de vangrails die de gevolgen bij een ongeval kunnen verergeren). De FCVV is eerder tegen het voorstel gekant, maar beklemtoont het belang om de veiligheid van elk type weggebruiker te verzekeren. De FCVV drukt eveneens de wens uit dat een onafhankelijk orgaan verkeersveiligheidsaudits houdt, bij nieuwe weginrichtingen en bij belangrijke aanpassingen van bestaande wegen. Naar de wegbeheerders toe bestaat er de brochure "Aandacht voor motorrijders in de weginfrastructuur".

5. Wetsvoorstel tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 20 juli 2001 over de voertuiginschrijving, om de verplichte inschrijving van bromfietsen en gemotoriseerde vierwielers in te voeren. (52 0149/001) – Wetsvoorstel tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 20 juli 2001 over de voertuiginschrijving. (52 0459/001)

De Voorzitter geeft de heer Auwaerts het woord. Bromfietsen die niet zijn ingeschreven, zijn moeilijk te controleren. Daarbij komt dat kentekenplaten van vierwielers verschillen van die van bromfietsen. De inschrijving wordt geregeld via het KB van 20/07/2001: het begrip 'voertuig' zou hier moeten worden uitgebreid tot bromfietsen van klasse A en bromfietsen van klasse B. De statistieken maken melding van 16 ongevallen per dag met een bromfiets, vooral bij jonge bestuurders. Het ongevalsrisico ligt bij bromfietzers tot vijf keer hoger. De Via Secura heeft het fenomeen van de opgedreven bromfietsen onlangs uiteengezet: 69% van de bromfietsen klasse A zijn opgedreven en bij de bromfietsen klasse B is dat zelfs 78%.

Deze voorstellen worden door de FCVV geanalyseerd.

De heer Auwaerts geeft aan dat de FOD Mobiliteit voorstander is van een inschrijving, maar daar is budget en personeel voor nodig. Voor de inschrijvingen is er een databank gepland tegen 2010. Quads (All Terrain Vehicle) vormen een bijkomend probleem: zij kunnen hetzij als auto, hetzij als motorfiets worden ingeschreven. De heer Van Coillie voegt daaraan toe dat ATV's die niet zijn ingeschreven, beschouwd worden als motorfiets B. Bovendien kunnen ATV's ook als landbouwvoertuig worden ingeschreven en moet er geen helm worden gedragen. Volgens de heer Wagelmans gaat het probleem dus dieper en moet het bijgevolg apart worden behandeld.

De heer Herbert meent dat er een apart systeem voor bromfietsen moet komen dat geïntegreerd kan worden. Dhr. Auwaerts beaamt dat. Een dergelijk systeem laat de ordediensten toe makkelijker uit te maken of het een brom- of motorfiets betreft.

De heer Wagelmans geeft aan dat de lokale politie zeker vragende partij is en dat Assuralia momenteel zo een databank (Veridas) realiseert van de niet-verzekerde voertuigen. Die databank draait al in 12 testzones en is praktisch operationeel.

Ook FEBIAC (de heer. De Meûter) is vragende partij en stelt zich de vraag waarom de realisatie van die databank niet sneller kan verlopen. De inschrijving van de ATV's moeten niet apart gehouden worden. De heer Steegmans voegt eraan toe dat we meteen kunnen doordenken aan de volgende stap, het gelijkstellen van de technische eisen.

De heer Dekoster wil er zeker van zijn dat die inschrijving geen extra taxatie met zich meebrengt. Pocket bikes kunnen eventueel ook worden opgenomen in het voorstel: het is verboden, maar toch worden ze gebruikt.

De Voorzitter recapituleert dat de FCVV het wetsvoorstel steunt die daadwerkelijk zal bijdragen aan een grotere verantwoordelijkheid van bromfietsbestuurders, aan een betere controle op het respecteren van de regels inzake het toegestaan vermogen en de toegestane snelheid van deze voertuigen, en aan een betere behandeling van geschillen door de verzekeringsmaatschappijen. De FCVV kan zich dus in het voorstel vinden, zij het soms met de kanttekening dat die toename van het aantal inschrijvingen binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer de beschikbaarheid van meer personeel en financiële middelen vergt om die administratie te bolwerken. De FCVV beveelt aan om ook de leesbaarheid van de kentekenplaten van bromfietsen te waarborgen in het kader van snelheidscontroles en om er zeker van te zijn dat de kentekenplaten meteen toelaten om het type van het voertuig te identificeren (bromfiets A, B, ...). Sinds de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van 2007, heeft de FCVV al de invoering van kentekenplaten voor bromfietsen aanbevolen. Bovendien heeft ze al aangedrongen om op deze wijze de opgedreven bromfietsen aan te pakken. Die problematiek is trouwens de oorzaak bij een groot aantal ongevallen met jongeren. (zie aanbeveling 5.12, rapport van de FCVV, 12 maart 2007).

6. Wetsvoorstel tot wijziging van het artikel 11 van het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 betreffende het algemeen reglement op de verkeerspolitie. (52 0249/001)

De Voorzitter geeft het woord aan mevrouw Toro. Zij licht het principe toe: het wetsvoorstel introduceert een verhoging van de snelheidsbeperking op autosnelwegen tot 130 km/u met een uitzondering van 110 km/u bij regenval of andere ernstige situaties, en van 50 km/u bij een zichtbaarheid van minder dan 50 meter. Het voorstel voorziet ook een beperking tot 80 km/u op de andere openbare wegen.

Mevrouw Toro ziet enkele zaken om rekening mee te houden bij de analyse van dit voorstel. Volgens de vooronderstelling draagt snelheid bij tot een negatieve situatie qua aantal verkeersdoden in België. Nochtans moet er volgens de argumenten van het wetsvoorstel rekening mee gehouden worden dat chauffeurs de huidige maximale toegelaten snelheid in het algemeen niet respecteren. Er wordt tevens gepretendeerd dat de autosnelwegen de minst dodelijke wegen zijn, en dat een vergelijking met het



buitenland (Frankrijk en Oostenrijk) aantoon dat de 130 km/u niet zozeer tot een verergering leidt.

Rekening houdend met de huidige Belgische situatie inzake verkeersveiligheid en in het bijzonder de situatie op de autosnelwegen (zie het projectvoorstel van de ETSC), gaat het BIVV tegen dit wetsvoorstel in. Een verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/u zou leiden tot een gemiddelde snelheidsverhoging, wat neerkomt op een stijging van het aantal jaarlijkse verkeersdoden op de autosnelwegen. We moeten ook oppassen bij vergelijkingen met het buitenland, want de situatie kan per land verschillen (verschillen op infrastructureel niveau, qua frequentie van uit- en opritten, de controle-intensiteit door de politie,...). Ook de remafstand wordt langer bij een hogere maximumsnelheid. Een snelheidsverhoging biedt trouwens quasi geen tijds winst (3'50" winst over een afstand van 100 km aan 130 km/u in plaats van 120 km/u). Bovendien speelt een verhoging van de maximale snelheid hogere snelheidsverschillen in de kaart. Een hoger brandstofverbruik impliceert ten slotte ook een hogere vervuilende emissie.

Dit voorstel wordt door het BIVV dus ingeschat als contraproductief voor de verkeersveiligheid. België kan zich niet permitteren om deze weg in te slaan, gezien de laatste mortaliteitscijfers (1069 in 2006) en de objectieven voor 2010 (750) en 2015 (500).

De Voorzitter stelt het voorstel open ter discussie.

De heer Herbert geeft aan dat er in Frankrijk ook niet-betalende autosnelwegen bestaan waar je slechts 110 km/u mag rijden. Volgens de heer Loyaerts ligt dit genuanceerder, omdat het hier niet gaat om autosnelwegen in de strikte zin van het woord. Dé bepalende factor die volgens de heer Van Coillie het verschil uitmaakt, is dat autosnelwegen in Frankrijk slechts twee rijvakken bevatten. In België zijn er dat drie. Die infrastructurele verschillen spreken in het voordeel van de Belgische infrastructuur. In Frankrijk is de situatie leefbaar door de vele controles en niet door de snelheidsbeperkingen, de remafstand, enzovoort. Dit is volgens de heer Van Coillie in se een vals argument, eerder factoren zoals het type weg, de weersomstandigheden en dergelijke spelen een cruciale rol. De heer Wagelmans pikt hierop in dat de lokale politie qua controles aan haar maximumcapaciteit zit. Digitale camera's bieden een oplossing, maar de automatische verwerking staat nog niet op punt (wat in Frankrijk wél het geval is). Qua handhaving bereikt de politie jaarlijks 2.800.000 onmiddellijke inningen. De heer De Meûter gaat akkoord met de heer Van Coillie. Hij acht flexibilisering en automatisering noodzakelijk.

De heer Dekoster maakt de opmerking dat de snelheid in Duitsland daalt op autosnelwegen via mobiele borden die de lagere snelheid aangeven.

De heer Deblaere stelt dat de autosnelwegen een lichte daling van de verkeersdoden laten zien. Daarnaast zijn er ook snelheidsremmende situaties zoals files om rekening mee te houden. De huidige situatie van de gecorrigeerde snelheid maakt dat er onder 130 km/u niet wordt ge verbaliseerd. Er moet nu een grondig debat gevoerd worden over variabele snelheid.

De heer Loyaerts is van mening dat er verschillende maatregelen moeten genomen worden vooraleer dit theoretisch kan worden vastgelegd: hoe bepaal je 'regen', hoe maak je uit dat de zichtbaarheid slechts 50 meter bedraagt? Sommigen zullen in die omstandigheden trager rijden, anderen niet. Dit creëert weer snelheidsverschillen en dus gevaarlijke situaties.

De heer Chiers kan zich wel vinden in een snelheidsdifferentiatie, maar eerder een differentiatie 120 km/u – 100 km/u. Hij verwijst hierbij naar Nederland waar er zelfs een differentiatie 100km/u – 80 km/u bestaat. 130 km/u geeft volgens de heer Chiers een verkeerd signaal. Ook de heer Herbert ziet hier het nut niet van in: de tijdswinst is minimaal, waarom moet er dan een verhoging van de snelheid zijn? De verkeersveiligheid moet steeds de rode draad doorheen het verhaal vormen. De heer Herbert sluit zich aan bij de opmerking van de heer Chiers.

De heer Populier deelt mee dat er bij de weggebruikers geen vraag leeft om de snelheid op te trekken, wel een vraag naar variabilisering via variabele signalisatie. Het is opportuun de regels die iedereen kent te behouden. Hij oppert voor meer controles, zonder daarbij de politie te stigmatiseren.

De heer Auwaerts pleit voor duurzame mobiliteit.

Volgens de heer Herbert zijn de subjectieve pakkans en de subjectieve inschatting van de situatie hier belangrijk. Variabilisering kan de wegbeheerder ertoe aanzetten om met een aantal zaken rekening te houden. De heer Steegmans merkt op dat de variabele borden in België nog altijd met een tijds klok werken, een voorbijgestreefd systeem.

De Voorzitter concludeert dat de FCVV op basis van wetenschappelijke gegevens, aangeleverd door het BIVV, meent dat een verhoging van de snelheidsbeperking op autosnelwegen zal bijdragen tot hoger sterftecijfer (naar schatting jaarlijks ongeveer 30 bijkomende doden 30 dagen). België moet tevens rekening houden met de zorgwekkende verkeersonveilige situatie en met de laatste cijfers over het aantal verkeersdoden. Toch bevindt België zich (in 2006 alleszins) nog altijd bij de eerste vijf best presterende Europese landen (het Europa met 15 lidstaten) qua verkeersveiligheid op de autosnelwegen (zie rapport van de ETSC). Bovendien blijft België gebonden aan de objectieven van de SGVV om het aantal verkeersdoden tegen 2010 tot 750 te herleiden, en tot 500 tegen 2015. Wat de snelheidsbeperking tot 50 km/u betreft bij een lage zichtbaarheid (minder dan 50 meter), oordeelt de FCVV negatief, gezien de evaluatiemoeilijkheden en de voorkeur om het artikel 10.1.1. van de wegcode toe te passen, die de conducteur ertoe verplicht zijn snelheid aan te passen (vooral aan de weersomstandigheden). De FCVV beveelt de plaatsing van variabele borden aan om de weggebruikers snelheidsbeperkingen op te leggen, aangepast aan de omstandigheden. Een verhoogde snelheid produceert trouwens ook meer vervuilende emissie, wat ingaat tegen de huidige ontwikkelingen. In het algemeen staat de FCVV negatief tegenover dit wetsvoorstel.

7. Resolutievoorstel betreffende de rijopleiding. (52 0392/001)

De Voorzitter geeft het woord aan de heer Auwaerts. De voorbije rijbewijsreglementering bood geen structuur aan. Daaruit is het voorstel van resolutie gegroeid. Het voorstel stelt de vraag naar meer structurering en comptabiliteit. Betwistbare gevallen moeten voortaan vermeden worden en de kandidaat moet enkel nog in uitzonderlijke gevallen van begeleider kunnen veranderen. Anders kan de gemeente dat nog moeilijke nagaan. Dit geldt ook voor het aantal kandidaten. Voorheen was regeling eerder soepel en die moet strakker worden vastgelegd.

De leden van de FCVV krijgen van de Voorzitter de mogelijkheid om te reageren op dit voorstel.

De heer Auwaerts stelt dat de FOD Mobiliteit gewonnen is voor het voorstel, dat zich slechts op een bepaald gedeelte van de rijopleiding toespitst. De hele rijopleiding zou moeten herzien worden. De heer Derweduwen geeft eveneens de nood aan om de rijopleiding te evalueren. Ook De heer Quorin is van mening dat het hele pakket (examen en opleiding) moet worden behandeld.

De heer Steegmans werpt de vraag op of er geen rekening moet worden gehouden met het nieuwe Europese rijbewijs dat in 2012 zal worden ingesteld. We moeten vermijden dat we in 2011 opnieuw de rijopleiding moeten herbekijken. De heer Auwaerts stelt dat dit eerder het examen betreft en in mindere mate de rijopleiding. De heer Herbert geeft aan dat dit uitgaat van een bekommernis van deloyale concurrentie. De tekst maakt geen melding van de kwalitatieve controle op begeleiders.

Mevrouw De Boeck kan zich ook in het voorstel vinden. Een beperking van het aantal begeleiders biedt een voordeel voor de kandidaten. De Gezinsbond is tevens voor het optrekken van de minimumduur. Het voorstel moet dus in een breder kader worden gezien. Het is positief dat de werkgroep terug wordt opgericht en de Gezinsbond wil er graag deel van uitmaken.

De heer Chiers gaat akkoord met het voorstel, want misbruiken moeten worden uitgewassen uit het praktisch gedeelte. Voordien kon een kandidaat drie jaar aanmodderen, opnieuw een theorie-examen afleggen en dan nog eens drie jaar rijden zonder rijbewijs. De heer Chiers is eveneens voor de heroprichting van de werkgroep.

De heer Van Coillie staat ook positief tegenover het voorstel, maar wil de aandacht erop vestigen dat de kwaliteit van de vrije rijopleiding onder de loep moet worden genomen. De heer Auwaerts pleit ook voor controle op de vrije begeleiding: van zodra de begeleider niet meer vermeld stond op het rijbewijs, zijn heel wat personen uit het circuit voor eigen rekening gaan werken. Continuïteit en structurering blijven belangrijk in de begeleiding, Noorwegen is daar een mooi voorbeeld van: de ene begeleider leidt op, de andere evalueert. We moeten naar een opleiding die zoveel mogelijk ervaring vereist. Na 18u opleiding alleen op de baan rijden is te kort, dit moet minstens verdubbelen.

De heer Caelen is voorstander van een opwaardering van de brevetten van rijschoolinstructeurs. Momenteel daalt het niveau van de erkende rij scholen en circuits. Het voorstel moet zich ook richten op een begeleiding van de rij scholen.

De Voorzitter vat het standpunt van de FCVV samen: dit wetsvoorstel vult enkele lacunes op van de huidige wetgeving op de rijopleiding. De FCVV is van mening dat een meer globale evaluatie moet worden uitgevoerd omdat verschillende vragen onbeantwoord blijven (ijking van de apparaten om de alcohollimiet van 0,2‰ te controleren tijdens de leerperiode, evaluatie van gidsen, ...). In dat opzicht vraagt de FCVV om die evaluatieopdracht toe te vertrouwen aan een werkgroep Rijopleiding, alvorens aanbevelingen te doen over de hele problematiek.

8. Resolutievoorstel ter bescherming van het cultureel patrimonium, om de verkeersveiligheid te bevorderen en de openbare ruimte te vrijwaren. (52 0417/001)

De FCVV beslist dat deze materie niet tot haar bevoegdheid behoort (dit gaat eerder over de publieke gezondheid en mobiliteit dan over de verkeersveiligheid). De FCVV spreekt er zich bijgevolg niet over uit, maar blijft geïnteresseerd in de ontwikkeling van 'citizen car' die de milieu- en de verkeersveiligheidscriteria combineert.

9. Wetsvoorstel tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 1 december 1975, betreffende het algemeen reglement op de verkeerspolitie en het gebruik van de openbare weg, met het oog op een schrapping van de uitzondering op de verplichte gordeldracht. (52 0458/001)

De Voorzitter geeft de heer Tant het woord, die stelt dat het voorstel inhoudelijk bestaat uit twee delen. Het eerste deel betreft de afschaffing van alle vrijstellingen, behalve één. Het tweede deel betreft de herziening van de procedure van de overblijvende reden tot vrijstelling, namelijk vrijstelling op basis van gewichtige medische redenen. De beoordeling van de vrijstellingen zou gebeuren door het CARA, een afdeling van het BIVV.

De heer Tant licht het standpunt van het BIVV toe. Het BIVV ondersteunt het voorstel, zij het op genuanceerde wijze. Het BIVV wenst geen stelling in te nemen over de afschaffing van de vrijstelling voor prioritaire voertuigen, zonder vertegenwoordigers van de politiediensten en brandweer geraadpleegd te hebben. Verkeersveiligheid primeert echter boven comfort, dus afschaffing van uitzonderingen (met name vrijstellingen) wordt ondersteund. De politie heeft immers een voorbeeldfunctie. Het tweede deel van het wetsvoorstel wordt ondersteund. Door het ontkoppelen van de rol van de arts als behandelaar enerzijds en als concluderend arts met betrekking tot de vrijstelling anderzijds wordt een grotere objectiviteit bekomen en het voorkomt 'shopping' door de patiënt. Voor het beoordelen van de vrijstellingen is zowel medische als technische expertise nodig. Het CARA heeft een gelijkaardige procedure voor het evalueren en beoordelen van de rijgeschiktheid. Dus zowel structureel, procedureel als inhoudelijk heeft het CARA de nodige expertise en mogelijkheden.

De leden van de FCVV krijgen van de Voorzitter de mogelijkheid om te reageren op dit voorstel.

De heer De Meûter vreest de procedure ingewikkelder wordt en vraagt of er statistieken bekend zijn over ongevallen met en zonder gordel. De heer Tant geeft aan dat dergelijke statistieken niet voorhanden zijn omdat er geen registratiemogelijkheid is. Dit wetsvoorstel beoogt het schrappen van uitzonderingen en is dus inherent een vereenvoudiging van de procedure, niet het ingewikkelder maken.

De heer Wagelmans vraagt een blijvende uitzondering van vrijstelling voor het overbrengen van personen wanneer er geen aangepast voertuig ter beschikking is; dit omwille van veiligheidsredenen.

De heer Deblaere wenst geen enkele uitzondering toe te laten. De politie heeft een voorbeeldfunctie, en dit onder alle omstandigheden. Ook voor de brandweer of andere prioritaire diensten kunnen geen uitzondering toegelaten te worden. De eerste opdracht is immers heelhuids ter plaatse geraken. Dit standpunt wordt gedeeld door de FOD Mobiliteit. Die wijst er trouwens op dat er Europese kritiek en argwaan bestaat betreffende de vele uitzonderingen toegelaten in België.

De Voorzitter besluit dat de FCVV het schrappen van de bestaande uitzonderingen op de gordeldrachtverplichting steunt, overeenkomstig de technologische evolutie en het comfort van de huidige dispositieven. Het CARA bevestigt de mogelijkheid om enkel nog een uitzondering te voorzien voor medische redenen. De FCVV is dus voorstander van het voorstel en stelt ook voor dat dit wetsvoorstel doorgenomen wordt door de werkgroep ter vereenvoudiging van de wegcode om de problematiek vanuit een globale aanpak te benaderen.

10. Wetsvoorstel tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 1 december 1975, betreffende het algemeen reglement op de verkeerspolitie, betreffende het gebruik van dimlichten overdag. (052 0460/001)

De Voorzitter geeft de heer Lemaire het woord. In september 2005 is er een advies uitgegeven over DRL (Daytime Running Lights) gebaseerd op een literatuurstudie van de situatie in verschillende landen, die nu werd geactualiseerd. In België is de DRL-maatregel van toepassing op de motorrijders. De veralgemening naar alle voertuigen is al 20 jaar het onderwerp van discussie. Het BIVV stelt voor om een zes maanden durend proefproject te starten om het effect van de DRL in België te evalueren.

De leden van de FCVV krijgen van de Voorzitter de mogelijkheid om te reageren op dit voorstel.

De heer Auwaerts meent dat het voorstel een belangrijk element mist, namelijk een stellingname van de Europese Commissie. Die is nog steeds geen voorstander en vreest nog de effecten op de zichtbaarheid de zwakke weggebruiker. Sommige studies geven ook ongunstige resultaten aan. Ondanks het gebrek aan een eenduidige wetenschappelijke ondersteuning wil Nederland de DRL toch invoeren. De FOD Mobiliteit wacht nog af tot er nieuwe wetenschappelijke studies met positieve resultaten en een nieuwe wetgeving zijn. De heer Steegmans beaamt dit omdat er

geen consensus bestaat over de effecten op de verkeersveiligheid. Ook de heer Van Coillie deelt die mening.

De heer Steegmans is van mening dat we de auto niet zichtbaarder moeten maken, maar wel de zwakkere weggebruiker. De heer Dehaye gaat in die gedachte mee. Volgens de heer Auwaerts is het net andersom. De heer Steegmans schetst een kort historisch overzicht van de invoering van de DRL in en buiten Europa (zie document): onder druk van de VN en de Kyotonormen wordt er afgezien van de DRL en wordt er eerder gesproken over dedicated highlights. Volgens de heer Herbert speelt ook de druk door de automobieliindustrie daar een belangrijke rol in. De heer Auwaerts voegt hieraan nog toe dat de VN en de Europese Commissie voor Europa beslissen, niet Europa zelf.

De heer De Meûter verklaart dat het geen zin heeft om de veiligheid bij de ene weggebruikersgroep te verhogen, terwijl die bij de andere verlaagt. Er is een gebrek aan wetenschappelijke studies die aantonen dat de DRL de verkeersveiligheid echt verhogen. Er kunnen geen beslissingen worden genomen zonder een basis aan wetenschappelijke studies. In Oostenrijk is er al een studie uitgevoerd naar de DRL-effecten. De heer Lemaire merkt op dat die studie geen gefundeerde basis biedt, en dat de Oostenrijkse regering de studie nogal vrij heeft geïnterpreteerd.

De heer Chiers staat gematigd negatief tegenover het voorstel en denkt dat een proefproject van zes maanden te kort is of zelfs overbodig. Dat maakt dat ook de heer Chiers geen voorstander is van het voorstel.

Volgens de heer Dekoster ligt een internationale vergelijking eerder moeilijk. De weersomstandigheden in Zweden zijn bijvoorbeeld heel anders dan in de Zuiderse landen.

Mevrouw Guillaume vreest dat de DRL ook een ongunstige invloed kunnen hebben op de verkeersveiligheid. Als kinderen bijvoorbeeld de straat oversteken, bemoeilijken de DRL om oogcontact met de chauffeur te maken.

De heer Deblaere vindt het moeilijk voor de federale politie moeilijk om een standpunt in te nemen. De heer Wagelmans stelt fluorescerende vestjes voor om de zichtbaarheid van motorrijders te verhogen. Het motorrijdersuniform bij de lokale politie is rood/oranje voor een goede zichtbaarheid.

De heer Dewilde geeft aan dat de invoering van de DRL een tegengesteld signaal naar buiten brengt als de het DRL-gebruik het brandstofverbruik verhoogt. De heer Auwaerts licht toe dat sommige DRL minder brandstof verbruiken dan andere.

De Voorzitter herneemt de stelling van de FCVV. Ze neemt acte van het rapport dat het BIVV heeft voorbereid en dat de onderzoeken synthetiseert op de impact van DRL op de verkeersveiligheid. Hoewel de resultaten van de studies positief lijken, vrezen de associaties die de zwakke weggebruikers vertegenwoordigen een overschatting in deze studies en negatieve effecten voor de zwakke weggebruiker. DRL kunnen de zichtbaarheid van motorrijders en fietsers aanzienlijk verminderen en verhinderen voetgangers en vooral kinderen om oogcontact met de bestuurder te maken (bij het oversteken bijvoorbeeld). Dat, terwijl de mortaliteitcijfers van zwakke

weggebruikers in België recentelijk zijn afgenomen. Bovendien gaat het gebruik van DRL in tegen een vermindering van het energieverbruik. Er lopen nieuwe studies in niet-Scandinavische landen (waar het project ingang vindt). Daarom trekt de FCVV een negatieve conclusie over dit voorstel en stelt ze voor om de resultaten van de nieuwe studies af te wachten.

11. Resolutievoorstel tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 betreffende het algemeen reglement over de verkeerspolitie, om het niet-prioritaire vervoer van zieken te verbeteren en de juridische veiligheid te verhogen tijdens de uitvoering van prioritaire missies in het algemeen. (52 0480/001)

De Voorzitter geeft het woord aan mevrouw Guillaume. De vraag is of naast bussen (en taxi's) ook andere wagens moeten worden toegelaten op busstroken.

De leden van de FCVV krijgen van de Voorzitter de mogelijkheid om te reageren op dit voorstel.

De heer Derweduwen vindt de toelating niet gerechtvaardigd. Mevrouw Guillaume meent dat enkel fietsers om veiligheidsredenen veiliger zijn op busstroken.

De heer Van Coillie deelt die mening niet. De bedoeling van de busstroken is het transport een eigen bedding geven, maar de capaciteit van de stroken wordt niet volledig benut (bijvoorbeeld op plaatsen waar slechts om de 30 minuten een bus passeert). Touring is dus voor het voorstel te vinden, zolang de mobiliteit van de bus niet wordt geschaad. Als je categorieën toelaat moeten die wel herkenbaar zijn.

De heer Wagelmans pleit voor eenvoudige en dus duidelijke regels.

De Voorzitter concludeert dat het wetsvoorstel eerder een economisch rendabiliteitsprobleem opwerpt dan een probleem aangaande verkeersveiligheid en mobiliteit. De busstroken moeten hun primair doel behouden en de opeenstapeling van uitzonderingen riskeert de effectiviteit van dat doel schade te berokkenen. De signalisatie van tramzones is daarentegen aangepast aan de onveranderlijke richting van dergelijk transport en zou gevaarlijke overgangen doen ontstaan op bepaalde kruispunten. De FCVV staat dus negatief tegenover het wetsvoorstel in haar geheel.

12. Wetsvoorstel tot wijziging van de wet op de verkeerspolitie, 16 maart 1968 uitgevaardigd, om de verkeersfaciliteiten voor het verplegend personeel af te stemmen op de huisbezoeken. (52 0487/001)

Vraag is of er qua parkeerregels een uitzondering moet gemaakt worden voor dokters.

De leden van de FCVV krijgen van de Voorzitter de mogelijkheid om te reageren op dit voorstel.

De heer Herbert heeft een opmerking bij de formulering van het voorstel: "... geen gevaar inhoudt voor de weggebruikers." Voor de heer Herbert doelt dit ook op het parkeren op een zebrapad. Dat moet ook worden opgenomen in de formulering.

Mevrouw De Boeck is van mening dat indien de wet vermeldt dat het parkeren geen gevaar voort de weggebruikers mag inhouden, ze dat om veiligheidsredenen doet. Dan kan je plots geen uitzondering voor dokters maken. Ook de heer Wagelmans haalt de problemen aan die de politie ondervindt bij het verbaliseren van dokters bij fout parkeren. Dokters gebruiken al te vaak het beroepsgeheim als excuus waar de politie weinig tegen kan inbrengen. Ook de heer Deblaere kan zich niet in het voorstel vinden. De heren Wagelmans en Bertrand menen dat het parkeren door dokters via een gemeentelijke bewonerskaart kan geregeld worden. Ook de heer Auwaerts sluit zich daarbij aan. Er moet dus niet worden ingegrepen op federaal niveau.

De heer De Wilde merkt op dat de tekst misbruiken kan toelaten. Een doktersauto kan voortdurend rondrijden met een zichtbaar dokterskenteken (rood kruis), of het nu de dokter is die achter het stuur zit of de echtgeno(o)t(e).

De Voorzitter besluit dat het probleem zich volgens het FCVV op lokaal niveau situeert. De FCVV wil hier nog aan toevoegen dat het initiële verbod op het stilstaan of het parkeren een belangrijke reden heeft: het parkeren en het stilstaan creëren een gevaarsituatie. De FCVV is geen voorstander van faciliteiten die de veiligheid van zwakke weggebruikers niet garanderen.

### **Datum volgende vergadering**

De Federale commissie voor de Verkeersveiligheid zal opnieuw vergaderen op 20 maart 2008. De heer Chiers geeft aan dat op die dag ook de dag van de hoffelijkheid in het verkeer doorgaat. De resultaten van een studie hieromtrent zullen dan bekend worden gemaakt. Hij stelt voor om deze studie ook op de vergadering van 20 maart voor te stellen aan de FCVV.

De Voorzitter gaat met het voorstel van de heer Chiers akkoord, dankt de leden en sluit de zitting.