

## **Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid vzw**

Haachtsesteenweg 1405 - B-1130 Brussel  
Telefoon 02/244.15.11 - Telefax 02/216.43.42  
E-mail : info@bivv.be - Internet : www.bivv.be  
BTW BE 432.570.411



### **Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid Verslag**

#### **Vergadering van 20 maart 2008 (20)**

#### **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)  
BRUGGEMAN Ivan, Lokale Politie (vervangt dhr. Wagelmans)  
CAELEN Erik, Vereniging van Stad en Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
CHIERS Johan, RYD  
DEBLAERE Paul, Federale Politie
- Mevr. DE BOECK Ann, Gezinsbond  
DEKOSTER Jacques, Ligue des Familles  
DE MEUTER Michel, FEBIAC  
KENIS Paul, College Procureurs Generaal  
LOYAERTS Yvon, Ministère wallon de l'Equipement et des Transports  
POPELIER Geert, VTB-VAB  
QUOIRIN Jacques, GOCA
- Mevr. SCHEERS Miran, BIVV
- De HH. VAN AUSLOOS Luc, College Procureurs Generaal  
VAN COILLIE Karel, Touring

#### **Verontschuldigd:**

- De HH. HERBERT Francis, Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen

#### **Uitgenodigd:**

- Mevr. DEBAUCHE Wanda, Centre de Recherches routières

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

- De HH. DE DOBBELEER Werner, MERCKX Floris (secretaris), TANT Mark  
Mevr. BEECKMANS Michèle, ENGELS Ingrid, TORO Fiorella

#### **Inleiding**

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

De agenda wordt geaccepteerd.

Het verslag van de vorige vergadering wordt goedgekeurd, mits enkele aanvullende opmerkingen van de leden worden toegevoegd.

## **Opvolging van de aanbevelingen van de FCVV**

De Voorzitter verleent het woord aan mevrouw Toro die opvolging door de Commissie Infrastructuur van de Kamer overloopt van de wets- of resolutievoorstellen die de FCVV op 12 februari 2008 heeft besproken (zie de samenvattende tabel in de bijlage).

De leden van de FCVV hebben hierbij geen verdere vragen of opmerkingen.

De Voorzitter haalt de opvolging aan van de vergadering van het IMCVV van 05/03/2008. Hij stelt dat er een kadernota in het leven wordt geroepen. Om die nota te redigeren wordt er een Task Force opgesteld die de verkeersveiligheidsaspecten lieert aan de regionalisering. Die Task Force zal op 24 april een eerste keer samenkomen.

De heer Loyaerts vraagt om een snelle heropleving van de werkgroepen, gezien bepaalde dossiers een dringende behandeling vragen. De Voorzitter beaamt dat de huidige situatie qua het aantal verkeersdoden vragen oproept die snel opgelost moeten worden om in 2010 de doelstelling van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van 2002 te halen (750 verkeersdoden per jaar). De heer Dekoster maakt zich zorgen over de veiligheid van de zwakke weggebruiker en vreest dat er veel tijd verloren gaat met discussies omtrent de administratie of wetgeving. Doel is om het aantal letselongevallen af te remmen.

De Voorzitter bespreekt het voorstel van bijzondere wet en haar impact op het BIVV en de FCVV. Hierbij haalt hij de aspecten aan die een belangrijke invloed kunnen uitoefenen, zoals de snelheidsbeperkingen en de technische autokeuring. Deze laatste heeft een belangrijke financiële impact op het BIVV, want de technische keuring staat 6% van haar inkomsten af aan het Instituut, wat overeenkomt met 60% van de inkomsten van het BIVV. Als de financiering van het BIVV via controlecentra moeten worden herzien door de Gewesten, dan moet er een alternatieve financiering voorzien worden, met het gevaar dat de hele ondersteuning die het BIVV aan de FCVV verleent, in vraag wordt gesteld.

De vraag wordt gesteld of er landen zijn die geen centrale organisatie hebben zoals het BIVV. De heer Derweduwen antwoordt dat er sowieso een centraal orgaan moet zijn, maar dat het onderzoeks- en communicatieaspect in bepaalde landen (cfr. Nederland) van elkaar gescheiden zijn. In Zwitserland (BFU), Oostenrijk (KFV) en Spanje (DGT) bundelt één enkel orgaan dan weer beide aspecten. De huidige situatie zorgt tevens voor onzekerheid bij het BIVV-personeel.

De heer Kenis ziet de regionalisering veel ruimer. Hij wil dat er zoveel mogelijk grondige adviezen van alle betrokkenen alsmede van de Raad van State wordt ingenomen vooraleer die regionalisering in werking treedt. De heer Kenis meent dat dezelfde doelen ook bereikt kunnen worden via kleine aanpassingen in de huidige wetgeving en via een coherente reglementering. Als er moet worden overgegaan tot een administratieve afhandeling, dan is de wet Mulder in Nederland een mooi toonbeeld (de heer Kenis overhandigt deze wet aan de Voorzitter; zie ook de nota over de verkeerswetgeving van de heer Kenis). Hier haalt de heer Kenis de vermelding "strafbaar feit" aan in het kaderbesluit 2005/214/JBZ van de Raad van 24 februari 2005 inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties: indien er aan strafzaken of aan een afhandeling, waarbij de betrokkene de gelegenheid krijgt de zaak te laten behandelen door een met name in strafzaken bevoegde rechter, wordt gedacht, dan is dit kaderbesluit van toepassing en zal eindelijk een

geldelijke sanctie op een verdragsrechtelijke wijze kunnen worden ingevorderd in het buitenland. Denkt men daarentegen aan een administratiefrechtelijke sanctie buiten de strafrechter om, dan is dit kaderbesluit niet van toepassing. Laat ons dat eerst rustig onderzoeken. De heer Van Coillie sluit zich hier volledig bij aan. De heer Van Ausloos voegt daaraan toe dat de opmerking van de heer Kenis in naam is gemaakt van het College van Procureurs-Generaal.

De heer Bruggeman beaamt dat en roept op tot meer tijd om tot een efficiënte strafprocedure te komen. Ook de heer Caelen vindt dat de regionalisering de verkeersveiligheid bedreigt. De heer Dekoster pikt hierop in dat het doel de verkeersveiligheid is en moet blijven, dus een daling van het aantal dodelijke ongevallen.

De heer Auwaerts maakt de vergelijking met Duitsland, waar de verkeersveiligheidsmaterie ook enorm is gefederaliseerd.

De Voorzitter sluit de discussie af.

### **Voorstelling en bespreking van de wetsvoorstellen van de Commissie Infrastructuur van de Kamer**

De Voorzitter stelt voor om nieuwe wets- en resolutievoorstellen te bespreken.

1. Voorstel van resolutie betreffende het aanmoedigen van het dragen van een helm door fietsers; Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg inzake het dragen van de valhelm door jonge fietsers. (doc 52 0579/001; doc 52 0690/001)

De Voorzitter verleent het woord aan De heer De Dobbeleer. Het gaat hierbij om twee wetsvoorstellen die gecombineerd worden behandeld. Het voorstel tot de algemene verplichting van de helmdracht en het voorstel tot verplichting van de fietshelm voor kinderen. De heer De Dobbeleer stelt dat het mogelijk is om dieper in te gaan op acties zoals het fietsbrevet en het voorstel tot de verlaging van het BTW-tarief voor de fietshelm. Kinderen vormen een extra risicogroep in het verkeer dus verdienen ze ook extra aandacht. De heer De Dobbeleer merkt op dat de risico's die de helmdracht oplost ook vermeden kunnen worden door een verlaging van de ongevallen zelf. Een belangrijk probleem is de afdwingbaarheid van de helmdracht. Die moet via de ouders worden opgelegd. Volwassenen en pubers vormen de belangrijkste aanspreekgroep want ze hebben een voorbeeldfunctie naar kinderen toe. Verder is ook het handavingsaspect belangrijk. Bij een geringe handhaving zal ook de helmdracht laag blijven. Het BIVV onderneemt al tal van sensibilisatieacties, en in zijn brochures en tv-uitzendingen besteedt het bijzondere aandacht aan kinderen. Het BIVV verbindt zich er niettemin toe om zijn campagnes en acties over de helmdracht op te voeren.

De Voorzitter dankt de heer De Dobbeleer.

*Doc 52 579/001*

De heer Dekoster stelt zich de vraag of er mensen zijn die de helm dragen naargelang de omstandigheden, bijvoorbeeld enkel indien ze in groep rijden.

De heer Deblaere gaat niet akkoord met de vermelding in het wetsvoorstel dat "het verplicht dragen van de fietshelm het gebruik van de fiets ook bij ons aanzienlijk zou doen dalen." De heer De Dobbeleer geeft aan dat Canadese, Australische, ... studies dat bevestigen. Slechts één studie spreekt die stelling tegen. De heer Dekoster verwijst naar de European Science Federation: de helmdracht moet aangemoedigd worden, niet afgeraden. De heer Kenis is de volgende mening aangedaan: als we noteren "De FCVV gaat akkoord met het voorstel.", en daar een punt zetten dan kan iedereen er zich wel in vinden.

De heer Van Coillie gaat akkoord met het wetsvoorstel, maar het moet de objectieve verantwoordelijkheid vermelden.

De Voorzitter besluit dat de FCVV akkoord gaat met dit wetsvoorstel, rekening houdend met de opmerking van de heer Kenis. De FCVV beveelt aan dat de acties in het kader van het fietsbrevet (georganiseerd door de Gewesten, met als doelpubliek de leerlingen uit het 5de leerjaar van het basisonderwijs) worden voortgezet om zo nog meer kinderen te bereiken. Naar aanleiding van het voorstel om het BTW-tarief te verlagen, herinnert de FCVV eraan dat reeds op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2002 werd aanbevolen om het BTW-tarief op veiligheidsuitrustingen te verlagen of af te schaffen, om deze zo betaalbaarder te maken voor de consument.

*Doc 52 690/001*

Mevrouw De Boeck werpt de vraag op of het dragen van een helm niet contraproductief werkt. Leidt de helmdracht niet tot een hoger risicogedrag, zodat ook het ongevalsrisico verhoogt? De heer De Dobbeleer geeft aan dat die theorie wetenschappelijk is ondersteund. Een Britse studie heeft daarentegen wel aangetoond dat automobilisten zich onveilig gedragen tegenover fietser met een valhelm. De heer Deblaere is tegen het wetsvoorstel, omdat het enkel een verplichting van de helmdracht voorziet voor kinderen tot 12 jaar. Hij pleit eerder voor een veralgemening van de fietshelmdracht. Ook de heer Chiers deelt die mening. Hoe communiceer je naar een kind toe dat het de valhelm moet dragen, als ouderen dat niet moeten doen? Er wordt gesteld dat dezelfde logica moet worden gehanteerd bij de gordeldracht. De heer Bruggeman denkt ook aan eventuele vrijstellingen (o.a. medisch).

Volgens de heer Van Coillie mogen we het effect van de fietshelmdracht op het fietsgebruik toch niet onderschatten. De heer Bertrand vraagt daar meer informatie over. Het is moeilijk te bepalen in welke mate die verplichte helmdracht een invloed heeft. Hij beveelt dan ook onderzoek aan.

De Voorzitter besluit dat de FCVV brengt een niet eensluidend advies uit wegens de verschillende standpunten die tijdens de bespreking naar voor kwamen. Sommige

leden vinden dat de helmdracht moet worden verplicht ongeacht de leeftijd, anderen vinden dat de sensibilisatie rond de fietshelm al bemoedigende resultaten oplevert, en dat de verplichting van de fietshelm het gevaar inhoudt dat het aantal fietsers zou dalen.

2. Voorstel van resolutie betreffende een betere herkenbaarheid van verkeerstekens voor personen met een kleurzinstoornis. (doc 52 0641/001)

De Voorzitter geeft het woord aan de heer Tant.

Ongeveer 8% van de mannelijke bevolking en minder dan 1% van de vrouwelijke bevolking heeft een stoornis in kleurperceptie. Deze stoornissen variëren in gradatie en vorm. In het vaktijdschrift 'Clinical and Experimental Optometry' werd kleurzin en rijgeschiktheid of ongevallen reeds meerder keren besproken. In 'The case against protan drivers holding professional driving licences' (2002) wordt gepleit dat protanopen een verhoogd ongevalsrisico zouden hebben. Een exclusie van deze groep voor het professioneel rijbewijs zou gelegitimeerd zijn. Echter in 'Protans and driving safety' (2002) wordt deze stelling in twijfel getrokken en wordt de ongelukkige vergelijking met het BAC niveau, die ook in het wetsvoorstel gemaakt wordt, onderuit gehaald. Er wordt op gewezen dat het misverstand ontstaan is door een verkeerde interpretatie van resultaten gepubliceerd door Verriest et al. (een Belgisch oogarts en wetenschapper). In 'Protan colour vision deficiency and road accidents' (2002) wordt dan weer op wetenschappelijke wijze beargumenteerd dat protanopen toch een verhoogd ongevalsrisico zouden hebben.

Ook andere tijdschriften behandelen dit onderwerp.

In Accident Analysis and prevention bestudeerde men de ongevallen van verschillende groepen bestuurders. In een groep van 56 bestuurders betrokken in ongevallen leed slechts in 7 gevallen aan een verminderd gezichtsvermogen, waarvan slechts 3 een kleurzinstoornis hadden. De laatste groep is dus niet overgerepresenteerd en er werd ook geen verband gevonden met de aard of reden van het ongeval. In Human Factors vindt men dat enkel wanneer kleur de enig onderscheidende factor is, er problemen kunnen ontstaan bij herkenning of detectie. In condities waarin er effectief gezocht moet worden of wanneer er redundantie is (door bijvoorbeeld plaatsbepaling) verdwijnt het negatieve effect dat kleurzingestoorden kunnen ondervinden. Dus 'opvallendheid' wordt onder andere bepaald door kleur, maar kan dubbel gecodeerd worden, door ook andere 'onderscheidende kenmerken' te gebruiken als vorm, locatie en intensiteit. In Survey of Ophthalmology wordt er op gewezen dat een kleurzinstoornis geen verhoogd risico met zich meebrengt, maar dat er voor gewaakt moet worden dat ook deze personen de 'kritieke signalen' moeten kunnen verwerken. Het aanbieden van meerdere bronnen van informatie (redundantie) is daartoe een belangrijk hulpmiddel (luminantie, postie, patroon).

Kortom, de internationale literatuur laat niet uitschijnen dat kleurzin per definitie een verhoogd ongevalsrisico met zich meebrengt, gegeven dat de informatie op een redundante manier aangeboden wordt.

De heer Tant ondersteunt daarom het voorstel om een overleg op te starten met medische deskundigen en verkeersdeskundigen om zowel probleemstelling als oplossingsmogelijkheden in kaart te brengen. Het CARA, Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassingen, een afdeling van het BIVV, beschikt over de medische expertise als de contacten om een dergelijk overleg te organiseren met de medische deskundigen. Dit overleg kan als basis dienen om maatregelen te nemen betreffende de verkeerstekens (voorstel 2) en de NMBS (voorstel 3).

Het BIVV bevestigt het voorstel van resolutie omdat het een reflectie beoogt van enerzijds de gestelde problematiek en anderzijds de mogelijkheden tot oplossingen of alternatieven. De redenen om tot het voorstel te komen zoals geformuleerd in de resolutie, zijn echter niet gegrond. De problematiek is juist complexer. Vooreerst wordt de ervaren medische problematiek niet of onvoldoende geschetst. Het is belangrijk om er op te wijzen dat het overgrote deel van de 'patiëntenpopulatie' niet kleurenblind is, maar eerder kleurenzwak, en meer bepaald roodzwak (ongeveer 5% van de mannelijke bevolking). Internationale literatuur wijst er op dat kleurgestoorde personen wel degelijk trager reageren op kleurstimuli, maar dat, indien er genoeg informatie-redundantie is, kleurgestoorde personen niet overgerepresenteerd zijn in de ongevallenstatistieken. De literatuur wijst er dus op dat opvallendheid niet enkel bereikt wordt door kleur, maar ook bijvoorbeeld door plaats, vorm, en helderheid. Het gevolg van het gebruik van het redundantie-principe is dat de weggebruiker de gelegenheid moet geboden worden om één cue (in dit geval kleur) niet te gebruiken, maar te kunnen terugvallen op alle andere cues (helderheid, contrastverschil, vorm en locatie).

De heer Van Coillie geeft aan dat het reglement van de wegbeheerders enkel de afmetingen van de verkeersborden en dergelijke bepaalt, en hier dus geen rol kan spelen.

De heer Dekoster merkt tevens op dat in verschillende landen helblauwe verkeersborden worden gebruikt omdat dit zichtbaarder is.

De Voorzitter concludeert dat de FCVV het voorstel ondersteunt tot reflectie van de medische en verkeerstechnische redenen betreffende de kleurzinstoornissen en hun effect op de perceptie van verkeersveiligheidsgerelateerde situaties in België. Deze studie zal dienen als basis om de visuele kenmerken van verkeersborden en verkeersinrichting al dan niet aan te passen, suggesties te doen voor het verhogen van de veiligheid en klantvriendelijkheid van de infrastructuur voor personen met een kleurzinstoornis en kan dienen als basis voor een Europese discussie terzake (zoals voorgesteld in de resolutie). Het BIVV wijst er op dat het zowel de medische (afdeling CARA) als de verkeerstechnische expertise (afdeling MOBI) in huis heeft om de gevraagde 'reflectie' uit te voeren.

3. Wetsvoorstel tot aanvulling van artikel 12 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg. (doc 052 653/001)

De Voorzitter verleent mevrouw Toro het woord. Het wetsvoorstel wil bekrachtigen dat de fietser of bromfietser in een verkeersopstopping altijd voorrang heeft op de

automobilisten die een manoeuvre uitvoeren, uitgezonderd bij gevallen van onaangepaste snelheid van de fietser of bromfietser.

De heer Derweduwen wijst erop dat snelheidsverschillen tot een hoger ongevalsrisico leiden. Het snelheidsverschil tussen een file en de voertuigen die zich erdoor laveren zou maximaal 20 km/u moeten bedragen. De heer Bruggeman deelt mee dat we een file moeten definiëren als stapvoets verkeer. De heer De Meûter geeft aan dat het sowieso als motorrijder ook onmogelijk is om snel te rijden in de stad, tunnels, en dergelijke. De heer Kenis kan zich vinden in die opmerking. Daar is de heer Van Coillie het gedeeltelijk mee eens. Hij meent dat dit aspect dient bekeken te worden door de werkgroep Gemotoriseerde tweewielers en de werkgroep ter Vereenvoudiging van het verkeersreglement. Ook de heer Populier acht de reglementering onduidelijk inzake deze situatie. De heer Bertrand stelt voor om artikel 9 ongemoeid te laten, met het oog op de vereenvoudiging van de Wegcode.

De heer Van Coillie vindt het belangrijk dat er aan de weggebruikers verteld wordt wat ze moeten doen in het verkeer. Dat gaat niet zonder regels. In Duitsland bestaan er bijvoorbeeld gedoogregels, een soort instructie van wat de weggebruiker moet doen in het verkeer.

De Voorzitter resumeert dat de FCVV op de verplichting tot voorzichtigheid wijst van de zogenaamde "sterke" weggebruikers ten aanzien van de zwakke of kwetsbare weggebruikers, dit houdt onder andere in dat automobilisten hun snelheid moeten aanpassen (koninklijk besluit van 4 april 2003 ter invoering van de Straatcode). De FCVV wijst er overigens op dat de wet van 20 maart 2007 *tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer en van de wet van 22 februari 1965, waarbij aan de gemeenten wordt toegestaan parkeergeld op motorrijtuigen in te voeren (B.S., 6 april 2007)*, nieuwe regels invoert inzake een verhoogde voorzichtigheid in functie van de omstandigheden en van de aanwezigheid van bepaalde weggebruikerscategorieën (de nodige uitvoeringsbesluiten zijn evenwel nog niet verschenen). De FCVV steunt het wetsvoorstel niet en beveelt eerder aan dat ook fietsers een verplichting tot voorzichtigheid zouden opgelegd krijgen in de in het voorstel vermelde gevallen.

4. Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat de wegkapiteins betreft die groepen fietsers en motorfietsers begeleiden. (doc 52 656/001)

De Voorzitter geeft het woord aan de heer Auwaerts.

De Wegcode maakt een onderscheid tussen wielertoeristen en groepen motorfietsers. Eerst moeten we ons afvragen wat het aantal ongevallen is met wielertoeristen en in welke gevallen de oorzaak bij de wegkapitein ligt. Zo oefenen vele wegkapiteins die functie slechts occasioneel uit. In dat opzicht kan het wetsvoorstel dus contraproductief werken. De heer Auwaerts vraagt dan ook een wetenschappelijke basis vooraleer er beslist wordt de opleiding voor wegkapiteins te verplichten.

De heer Bruggeman is voorstander van het voorstel. Hij pleit ervoor om hier één groep van te maken die dan ook een degelijke opleiding krijgen, met in de marge ook aandacht voor wegkapiteins van groepen motorrijders. De West-Vlaamse politieschool biedt een acht uur durende les aan. Daaruit is gebleken dat het stilleggen van het verkeer veel stress teweegbrengt. De heer Dekoster pikt in dat de Belgische Bond voor Rijkwieltoerisme ook een opleiding voorziet.

Mevrouw Engels geeft te kennen dat het BIVV voortdurend vragen krijgt van personen die een opleiding vragen op het terrein. De vraag naar een wetenschappelijke basis vindt ze terecht, maar er zijn ook vele situaties die net niet tot een ongeval leiden. De subjectieve onveiligheid speelt dus ook een aanzienlijke rol in deze problematiek.

De heer Caelen is het niet 100% eens met de uniformering die de heer Bruggeman aankaart. Aangezien we met vrijwilligers werken is eenheid noodzakelijk, maar één statuut is daarbij niet de goede oplossing.

De Voorzitter besluit dat de FCVV lang heeft overlegd over het type opleiding en over de vraag of een dergelijke opleiding verplicht zou moeten worden. Ze vraagt bijkomende bedenktijd, teneinde een goed onderbouwd advies uit te brengen.

5. Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement betreffende de politie over het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg, met het oog op de opheffing van de uitzonderingen op het verplicht dragen van de autogordel; Wetsvoorstel strekkende tot de uitbreiding van de gordelplicht. (doc 52 677/001; doc 52 736/001)

De voorzitter verleent de heer Tant het woord.

*Doc 52 677/001*

Op de zitting van 12 februari 2008 had de FCVV een positief advies uitgebracht over het wetsvoorstel doc 52 0458/001, dat eveneens betrekking had op de uitzonderingen op het verplicht dragen van de autogordel. Ter herinnering: *“Het BIVV ondersteunt het principe van de opheffing van de bestaande uitzonderingen op het verplicht dragen van de autogordel, gelet op de technologische evolutie en het comfort van de huidige veiligheidsvoorzieningen. Het CARA bevestigt de noodzaak om enkel nog een uitzondering om medische redenen te behouden.”* Dit wetsvoorstel houdt eerder rekening met de jongste evoluties inzake wetgeving, en behoudt het principe dat alle bestaande uitzonderingen moeten worden afgeschaft, behalve als er een medische tegenindicatie bestaat.

De heer Bruggeman bevestigt dat er maar één instituut kan beoordelen dat een bestuurder die vrijgesteld is van de gordelplicht ook wel rijgeschikt is: het CARA.

Volgens de heer Van Coillie zijn de rijgeschiktheid en een uitzondering op de gordelplicht om medische redenen twee totaal verschillende zaken. De heer Tant



beaamt dat, maar deelt wel mee dat de meeste kandidaten in de praktijk vaak een rijgeschiktheidstest moeten afleggen. Die twee aspecten overlappen dus enorm.

De heer Auwaerts vindt dat een vrijstelling van de gordelplicht om medische redenen vragen oproept. Indien er sprake kan zijn van zo een vrijstelling, dan moet een centrum dat bepalen en niet de huisdokter.

De voorzitter besluit dat de FCVV de vorige beslissing bevestigt: het afschaffen van de uitzonderingen van de verplichting tot het dragen van de autogordel, behalve om gegronde medische redenen. De commissie merkt op dat de beslissende instantie onafhankelijk dient te zijn ten opzichte van de aanvrager. De behandelende arts mag niet de keurende arts zijn. Het CARA, het centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassingen, bevestigt dat gekoppeld aan de aanvraag tot vrijstelling van de gordeldracht om medische redenen, er dikwijls ook een rijgeschiktheidsvraag aan de orde zal zijn. Het ligt dan ook in de logische lijn om de bevoegdheid van de vrijstelling door het CARA te laten uitvoeren.

De FCVV wil de auteurs van het voorstel van resolutie er overigens op wijzen dat een recente berekening van het BIVV heeft aangetoond dat een verhoging van de gemiddelde gordeldracht met 20 procentpunten (enkel vooraan) jaarlijks een honderdtal mensenlevens zou redden in het Belgische verkeer.

#### *Doc 52 736/001*

Dit voorstel wil personen met een vrijstelling van de gordelplicht vooraan laten plaatsnemen in het voertuig. Volgens de heer Tant compliceert dat de bestaande of vooropgestelde wetgeving. Sensibilisatie bij vrijstellingen is wel aan de orde.

De Voorzitter besluit: verwijzend naar het positieve advies inzake wetsvoorstel doc 52 0458/001 (12 februari 2008) en naar het eveneens positieve advies inzake wetsvoorstel doc 52 0677/001 (20 maart 2008), steunt de FCVV dit andere wetsvoorstel niet.

Hoewel het voorstel eveneens de gordelplicht uitbreidt, bevat het namelijk twee betwistbare bepalingen. De eerste bestaat erin dat bestuurders die minder dan 300 meter van het bestemmingsdoel van hun opdracht verwijderd zijn, worden vrijgesteld van de gordelplicht. De FCVV meent dat het ongevalsrisico gedurende dit laatste deel van de rit hoog blijft, en dat de tijdswinst door het voortijdig losmaken van de gordel quasi nihil is, zodat een dergelijk risico geenszins gerechtvaardigd is.

De tweede betwistbare bepaling is het verbod voor personen die op grond van gewichtige medische tegenindicaties vrijgesteld zijn van het verplicht gebruik van de veiligheidsgordel, om achterin plaats te nemen om zo de passagiers vooraan niet in gevaar te brengen bij een botsing. De FCVV betwist geenszins dat niet-vastgeklikte passagiers achteraan een gevaar betekenen voor de passagiers vooraan, maar dit verbod kan de betrokkenen in moeilijkheden brengen als ze hun plaats in het voertuig niet kunnen kiezen. De instantie die de vrijstelling verleent moet ook een sensibiliserende rol spelen door te wijzen op de gevolgen van het niet dragen van de gordel, zowel voor de vrijgestelde als voor de medepassagiers.

6. Wetsvoorstel tot wijziging van de regelgeving met het oog op de inschrijving van bromfietsen en het invoeren van het rijbewijs voor bromfietsgebruikers. (doc 52 697/001)

De Voorzitter verleent de heer Auwaerts het woord.

Wat de inschrijving betreft houdt de heer Auwaerts het bij het vorige standpunt. De handhaving moet een makkelijk onderscheid kunnen maken tussen de verschillende voertuigenklassen. Daarom is een theoretisch rijbewijsexamen noodzakelijk, alsook een praktijkexamen: de EU-richtlijn voorziet dat de lidstaten zelf kunnen bepalen of dat op de openbare weg of op een privaat terrein plaatsheeft. Vanaf 25 tot 45 km/u heb je in ons land geen rijbewijs nodig.

De heer Van Coillie deelt mee dat iemand met een rijbewijs B ook met een bromfiets mag rijden. Het wetsvoorstel voorziet de afschaffing van de uitzonderingen, dus wil dat zeggen dat er voor bromfietsen tot 25km/u een rijbewijs moet worden behaald. De heer Auwaerts geeft aan de status quo te willen behouden, Europa legt geen rijbewijscategorie op. Bromfietsen zijn ook vergelijkbaar aan fietsen, dus zou je ook aan fietsers een rijbewijs kunnen opleggen. EU-richtlijnen zijn dan ook meestal een compromis tussen landen en drukkingsgroepen. Er wordt gevraagd waarom dit niet in de tekst kan worden aangepast door de vermelding toe te voegen dat bromfietsen klasse A vrijgesteld zijn van een rijbewijs.

De heer Dekoster stelt het volgende voor: hoewel er twee bromfietscategorieën bestaan, gaat het vaak om dezelfde voertuigen waarbij de één voorzien is van een kit die de gas beperkt, de andere niet. Misschien moet er voor al die voertuigen een inschrijving komen, maar geen rijbewijs voor bromfietsen klasse A die in de regel zijn.

De heer Auwaerts wijst erop dat de verkopers moeten worden aangepakt die de kits verkopen om de bromfiets op te drijven. Dat probleem situeert zich volgens de heer Van Coillie eerder bij de leveranciers. De heer Kenis geeft te kennen dat West- en Oost-Vlaanderen draaiboeken ter beschikking hebben om die leveranciers aan te pakken.

Hiermee is het probleem volgens de heer Bruggeman nog niet helemaal van de baan. Door onderdelen weg te nemen kan de bromfiets ook worden opgedreven. De problematiek is zelfs nóg complexer. Stel dat er een nieuwe bromfiets op de markt komt die slechts 18km/u haalt, dan is het eigenlijk een voortbewegingstoestel.

De heer Guillemin ziet een gelijkenis met het debat over de fietshelmen. We willen de toegang tot het voertuig niet ontraden, maar misschien een examen opleggen.

De Voorzitter besluit dat de FCVV bij haar standpunt blijft over de inschrijving van bromfietsen. Op de zitting van 12 februari 2008 had de FCVV een positief advies uitgebracht over de wetsvoorstellen doc 52 0149/001 en 0459/001 betreffende de inschrijving van bromfietsen. Ter herinnering: *“De FCVV ondersteunt deze wetsvoorstellen, die daadwerkelijk zullen bijdragen tot een grotere responsabilisering bij de bromfietzers, tot een betere controle op de naleving van de regels betreffende*

*het maximumvermogen en de snelheid van deze voertuigen, en tot een betere afhandeling van geschillen door de verzekeringsmaatschappijen. De FCVV brengt dus een positief advies uit voor alle voorgelegde teksten, maar preciseert evenwel dat het verhoogde aantal inschrijvingen bij de FOD Mobiliteit en Vervoer vereist dat de FOD meer menselijke en financiële middelen ter beschikking krijgt. De FCVV beveelt overigens aan om in het kader van de snelheidscontroles toe te zien op de leesbaarheid van de nummerplaten, en om ervoor te zorgen dat de voertuigcategorie (bromfiets A, B...) hierdoor onmiddellijk herkenbaar is. Op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2007 had de FCVV reeds aanbevolen om nummerplaten in te voeren voor bromfietsen, en werd reeds de noodzaak belicht om op deze manier de strijd aan te binden tegen “opgedreven bromfietsen”, die aan de basis van heel wat ongevallen met jongeren liggen (cf. aanbeveling 5.12, verslag van de FCVV, 12 maart 2007).”*

Naar aanleiding van de bepaling tot opheffing van de uitzondering die stelt dat bestuurders van bromfietsen klasse A zijn ontslagen van de verplichting om houder te zijn van een rijbewijs, vindt de FCVV dat er rekening moet gehouden worden met het uitermate hoge aantal opgedreven bromfietsen klasse A. De FCVV wenst de tijd te nemen om na te gaan of het nodig is om het rijbewijs te verplichten voor bestuurders van “echte” bromfietsen klasse A, en zal na een volgende vergadering een beslissing nemen.

7. Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer voor wat betreft het fietsverkeer aan kruispunten met verkeerslichten. (doc 52 0702/001)

De voorzitter geeft aan dat de FCVV niet in staat is om deze tekst te bestuderen en dit onderwerp zal bespreken op de volgende vergadering in mei 2008.

8. Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg voor wat betreft de maximumsnelheid op de autosnelwegen. (doc 52 0712/001)

De Voorzitter geeft aan dat de FCVV zich op de zitting van 12 februari 2008 namelijk verzet had tegen het wetsvoorstel doc 52 0249/001 inzake een verhoging van de maximumsnelheid op de autosnelweg. Ter herinnering: “Op basis van wetenschappelijke argumenten aangereikt door het BIVV, wijst de FCVV erop dat een verhoging van de toegelaten snelheid op autosnelwegen onvermijdelijk leidt tot een hoger aantal verkeersdoden (naar schatting 30 doden 30 dagen meer per jaar). België moet bovenal rekening houden met de uiterst zorgwekkende situatie van de verkeersonveiligheid, en dan meer bepaald met de jongste cijfers van de verkeersdoden (1069 in 2006). In 2006 bevond België zich op het vlak van de verkeersveiligheid nog steeds bij de slechtst scorende Europese landen (Europa van de 15), ook wat de verkeersveiligheid op autosnelwegen betrof. België moet zich tevens houden aan duidelijke doelstellingen om het aantal verkeersdoden terug te dringen (750 verkeersdoden in 2010, 500 in 2015). Ook over de maximumsnelheid van 50 km/u bij een zichtbaarheid van minder dan 50 m brengt de FCVV een negatief

*advies uit, overwegende dat de evaluatie hiervan moeilijkheden zal opleveren. De FCVV geeft de voorkeur aan de toepassing van artikel 10.1.1 van de Wegcode, dat de bestuurder verplicht om zijn snelheid onder meer aan de weersomstandigheden aan te passen. De FCVV beveelt aan om borden met variabele signalisatie aan te brengen om de weggebruikers op die manier maximumsnelheden op te leggen die aangepast zijn aan de omstandigheden. Een snelheidstoename leidt overigens ook tot meer vervuilende uitstoot, wat ook indruist tegen de huidige bekommernissen. De FCVV brengt dus een negatief advies uit over het wetsvoorstel in zijn geheel.”*

Dit ander wetsvoorstel voert exact dezelfde bepaling in (optrekken van de maximumsnelheid op autosnelwegen tot 130 km/u) en geeft gelijkaardige argumenten. De FCVV brengt dus een negatief advies uit.

9. Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg inzake de minimumsnelheid op de autosnelwegen. (doc 52 0713/001)

De Voorzitter geeft aan dat de FCVV was niet in staat om dit wetsvoorstel te behandelen en zal dit onderwerp bespreken op de volgende vergadering in mei 2008.

10. Voorstel van resolutie betreffende het opstarten van proefprojecten met ecocombi. (doc 52 0727/001)

De Voorzitter verleent het woord aan mevrouw Wanda Debauche van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW). Zij presenteert de besluiten van het rapport van de werkgroep LZV's (Langere en Zwaardere Voertuigen), die geleid werd door het OCW, in samenwerking met het BIVV, de FOD Mobiliteit en Vervoer en de Gewesten (zie presentatie). Deze werkgroep beoogde een multidisciplinaire aanpak, met vergelijkingen met buitenlandse ervaringen. Mevrouw Debauche maakt wel de kanttekening dat we bij die vergelijkingen voorzichtig moeten zijn en geen appels met citroenen moeten vergelijken. Zo hebben Scandinavische landen een heel andere urbane omgeving dan België.

De Voorzitter bedankt mevrouw Debauche en stelt de leden van de FCVV in de gelegenheid vragen te stellen over deze werkgroep.

De heer Deblaere stelt de vraag in verband met de wegenclassificatie. Mevrouw Debauche geeft aan dat er een wegenclassificatie is gebeurd op basis van de verkeersveiligheid (is er wel of geen fietspad aanwezig, ...).

De heer Loyaerts merkt op dat het voertuig manipuleerbaar is, maar dat de geometrie hierbij een belangrijke factor vormt. Hij verwijst hierbij naar resultaten van het Duitse BAST, dat veel negatiever staat tegenover LZV's. De heer Loyaerts vestigt er de aandacht op dat er een verschil is tussen de behendigheid van de chauffeur en de geometrie. Bovendien vormen hellingen en bochten zware problemen voor LZV's. De heer Auwaerts maakt daarbij de opmerking dat de experimenten in Duitsland zijn stopgezet omdat de infrastructuur er niet is aangepast. Het gaat er eerder om de modal shift, om grotere voertuigen (treinen, schepen, ...), maar minder om de wegen

zelf. Daarnaast kaart de heer Auwaerts ook de negatieve gevolgen van LZV's voor de remafstand aan. Wat die modale verschuivingen betreft, is het moeilijk om conclusies te trekken omdat het geval per geval wordt bekeken. Slechts na enkele jaren van gebruik kunnen we ons hierover uitspreken.

De heer Populier stelt dat het ook belangrijk is om een onderscheid te maken tussen het totale gewicht en het gewicht per as. Een vrachtwagen kan perfect beneden zijn totaal toegelaten gewicht zitten, maar op één of meerdere assen véél te zwaar beladen zijn. Het is vooral die asbelasting die een probleem vormt voor de beschadiging van het wegdek, eerder dan het totale gewicht. Volgens mevrouw Debauche verandert die belasting niet, aangezien het aantal assen dan zal worden verhoogd. De heer Dekoster vraagt of de omgeving waar de testen worden uitgevoerd (vlak, bergen, ...) een rol speelt in de luchtvervuiling en dergelijke. Mevrouw Debauche geeft toe dat er hiervoor geen basis is, want de voertuigen kunnen niet onder alle condities en op alle soorten wegen worden getest.

De heer Deblaere geeft aan dat het wel interessant zou zijn om de politie te en het gerecht betrekken bij de werkgroep LZV's, daar het controleaspect toch belangrijk is qua bijvoorbeeld ladingovertredingen. Mevrouw Debauche deelt mee dat de heer Deblaere voortaan een uitnodiging zal krijgen voor de werkgroep.

De heer Dekoster stelt zich de vraag of de fysionomie van fietspaden in Nederland dezelfde is als in België. Hij vreest namelijk dat agglomeraties zich niet tot zulk zwaar vervoer lenen. Als de GPS van de chauffeurs eens wegvalt dan is het denkbaar dat LZV's zich ook daar begeven. Zou het voor LZV's niet verboden moeten zijn om zich in de bebouwde kom te begeven? Volgens mevrouw Debauche zijn de fietspaden in Nederland fysisch van de weg gescheiden door een verhoging of berm. In principe moeten de LZV's naast autosnelwegen enkel in industriezones rondrijden. Daar is de infrastructuur wel in orde.

De heer Auwaerts acht het belangrijk in de randvoorwaarde rekening te houden met de mobiliteitsproblematiek. De heer Van Coillie meent dat de FCVV geen positie moet innemen pro of contra het project, maar zich wel moet uitspreken over de manier waarop dat project wordt gevoerd. De heren De Meûter en Kenis beamen dat. Als er overwogen wordt een experiment te houden, dan moet er rekening gehouden worden meteen aantal zaken. Dit zou in een lijst van een tiental puntjes kunnen worden neergeschreven.

De heer Bertrand en mevrouw De Boeck onthouden zich van een positief advies.

De Voorzitter besluit dat de FCVV aanbeveelt rekening te houden met de conclusies van het rapport:

- Op de hoede zijn voor mogelijke concurrentie van LZV's met multimodale alternatieven (verschuiving van de binnenvaart en het spoorvervoer naar het wegvervoer);
- Elke mogelijke LZV-route grondig bestuderen, om te oordelen of de weginfrastructuur geschikt is voor LZV's;

- Strikte veiligheidseisen opstellen over technische aandachtspunten zoals dode hoek en remsysteem, manoeuvreerbaarheid op rotondes, op- en afritten en bij rijstrookveranderingen, ladingverlies...;
- De opleiding van LZV-bestuurders aanpassen aan de bijzonderheden van het rijden met deze voertuigcombinaties. De betrokken transporteurs moeten dus een specifieke toelating verkrijgen (zowel voor de chauffeur als voor het voertuig en de reisweg).

De FCVV is niet gekant tegen het principe van de invoering van een proefproject dat strookt met de conclusies van het door het OCW gecoördineerd onderzoek, maar beveelt aan om in dit geval vertegenwoordigers van politie en gerecht te betrekken bij de voorbereidingen van het project, en om in de wet expliciet te vermelden dat LZV's verboden zijn in de bebouwde kom. De FCVV beveelt tot slot aan om vóór een eventuele uitbreiding of een algemene invoering van LZV's eerst een nauwgezet onderzoek te voeren naar de risico's van de verschuiving in vervoerswijzen.

11. Voorstel van resolutie tot invoering van motorvoertuigverlichting overdag. (doc 52 0741/001)

De Voorzitter geeft aan dat de FCVV op de zitting van 12 februari 2008 al een negatief advies heeft uitgebracht over het wetsvoorstel 52 460/001. Ter herinnering: *“De FCVV heeft akte genomen van het rapport van het BIVV dat een synthese bevat van het onderzoek naar de verkeersveiligheidsimpact van ontstoken dimlichten overdag. Hoewel de resultaten van de studies positief lijken, hebben de zwakke weggebruikers hun vrees uitgedrukt dat de studies de negatieve effecten voor de zwakke weggebruikers onderschatten. Het gebruik van de dimlichten overdag zou motorrijders en fietsers minder zichtbaar kunnen maken, zou voetgangers (vooral kinderen) kunnen verhinderen om oogcontact te maken met de autobestuurders (terwijl de mortaliteit bij de zwakke weggebruikers pas recent is gedaald in België), en druist in tegen het huidige streven naar verminderd energieverbruik. Momenteel vindt onderzoek plaats in andere landen dan de Scandinavische landen (waar deze maatregel pertinent zou zijn). De FCVV brengt daarom een negatief advies uit en beveelt aan om de resultaten van dit onderzoek af te wachten.”*

Dit voorstel van resolutie voert naast het gedragsscenario ook het technische scenario in. De FCVV gaat niet akkoord met het principe van automatische inschakeling, maar is niet gekant tegen de variant die rekening houdt met de lichtgesteldheid. De FCVV beveelt nogmaals aan om te wachten op de resultaten van de lopende onderzoeken en proefprojecten in andere lidstaten van de Europese Unie.

### **Stand van zaken van de werkgroepen**

De Voorzitter stelt voor om de werkzaamheden van de werkgroepen te overlopen.

*De werkgroep Educatie*

De Voorzitter geeft het woord aan mevrouw Engels die de stand van zaken van de werkgroep Educatie presenteert. De werkgroep formuleert aanbevelingen naar de gemeenschappen en vat educatie op als een continue opleiding, en dat in alle onderwijsvormen. De aanbevelingen zijn weliswaar nog niet in hun definitieve vorm geformuleerd. De laatste vergadering is doorgegaan op 13 maart 2008, de leden van de werkgroep kunnen nog reageren tot 21 maart. Daarna volgt de afwerking van het dossier. Begin mei zal het dossier dan worden voorgelegd aan de FCVV.

#### *De werkgroep Statistieken*

Mevrouw Scheers krijgt het woord om de bevindingen van de werkgroep Statistiek voor te stellen aan de leden van de FCVV (zie de presentatie in de bijlage). De oprichting van een statistisch toezichtscomité binnen de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer verzwart de administratieve procedure om de gegevens van het NIS te krijgen. De heer Van Coillie vraagt of de statistieken die worden gepubliceerd noodgedwongen eerst via die Commissie moeten passeren. Dat neemt veel tijd in beslag. Mevrouw Scheers antwoordt dat dit nu eenmaal eigen is aan de huidige procedure.

Mevrouw De Boeck vraagt of dat ook de reden is waarom bepaalde publicaties (in verband met fietsers, ...) niet meer worden uitgebracht, noch op de BIVV-website, noch op de website van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie. Dit werd enkel tot 2002 online gezet. Mevrouw Scheers antwoordt dat die aparte publicatie niet meer werd aangemaakt bij gebrek aan ongevalgegevens. Een rapport met de statistieken van 2002 tot 2006 is in voorbereiding.

De heer Bruggeman merkt op dat april een cruciale maand wordt voor PoOffice. De prioriteit moet verder liggen bij de tijd en de capaciteit om de gegevens te verwerken. De heer Kenis verklaart dat we voor de verwerking van de onmiddellijke inningen moeten wachten op de Post (voor de gegevens verwerkt zijn, moet je 135 dagen rekenen vanaf 31 december van het voorgaande jaar). Daarenboven geeft de heer Kenis aan dat hoe meer databanken er zijn, hoe meer moeilijkheden zich voordoen. De heer Bruggeman deelt mee dat er werk van gemaakt wordt om tot een definitieve stabiele opvolging te komen. Er is ook geen zicht meer op het budget dat het verkeersveiligheidsfonds zal bieden. Eerst moeten deze problemen echter worden opgelost.

De heer Auwaerts vraagt of er op basis van de cijfers over de nieuwe indicatoren ook nieuwe acties worden voorgesteld? De heer Deblaere antwoordt dat die oefening plaatsvindt en dat de analyse nog in maart gebeurt. Maar factoren zoals het budget en de middelen hebben natuurlijk een impact op de activiteiten.

#### *De werkgroep Handhaving*

Mevrouw Scheers stelt de werkzaamheden van de werkgroep Handhaving voor (zie de presentatie in de bijlage).

De heer Deblaere stelt dat eerst moet er worden nagegaan of de zones wel de capaciteit hebben om de doelstellingen te halen. Daarnaast is het niet zinvol om de werkgroep Handhaving en de Task Force naast elkaar te laten plaatsvinden. Als die twee worden

verenigd kan er dubbel werk worden vermeden en blijft de coherentie gewaarborgd. De heer Derweduwen stelt voor om de coherentie na te gaan en pas bij problemen de incoherentie te signaleren.

De heer Bruggeman vraagt of er bij de objectieven ook rekening mee wordt gehouden of justitie en de parketten wel kunnen volgen. Mevrouw Scheers geeft aan dat dit wel degelijk het geval is, daarom dat de werkgroep enkel een referentiekader voorstelt.

De Voorzitter sluit de voorstellingen af.

### **Voorstelling resultaten en projectontwerpen**

#### *Dag van de hoffelijkheid in het verkeer*

De Voorzitter verleent het woord aan de heer Chiers die de enquête van RYD en TNS Opinion naar de hoffelijkheid in het verkeer toelicht. De studie peilt dus naar de zelfperceptie van de weggebruiker. Ze is te downloaden op [www.hoffelijkheid.be](http://www.hoffelijkheid.be) ([www.courtoisie.be](http://www.courtoisie.be)).

De heer Van Coillie stelt dat de agressiviteit in het verkeer de laatste jaren niet is gestegen. De heer Chiers nuanceert: het gaat hier om het gevoel van agressie, een tendens om rekening mee te houden. De heer Deblaere vraagt of de studie ook peilt naar de oorzaken van het agressieve gedrag en of de studie tips bevat voor de beleidsvormers. De heer Chiers geeft aan dat dit niet het geval is, omdat het doel van de enquête zich slechts op het vergaren van basisgegevens richt.

Mevrouw De Boeck vraagt of de studie ook asociaal rijgedrag heeft opgenomen. De heer Chiers antwoordt van niet, omdat asociaal rijgedrag moeilijk te bepalen is.

De heer Van Coillie haalt nog aan dat er een link is met het ecologisch rijden. Iemand die ecologisch rijdt, zal automatisch defensief rijden en dus minder agressief. Het gevoel dat personen zich identificeren met een bepaald type weggebruiker (inde wagen ben je bestuurder, op het voetpad voetganger, ...) komt volgens de heer Van Coillie te weinig aan bod. Ook de heer Deblaere meent dat een overzicht interessant zou zijn van de manier waarop een persoon de andere weggebruiker percipieert. Volgens de heer Deblaere geeft een steekproef van 500 Belgen geen representatief beeld. TNS Opinion weerlegt dat.

De slechte positie van de Nederlanders qua ecologische implementatie in het rijexamen verbaast de heer Auwaerts.

### **Conclusies door de Voorzitter**

De Voorzitter overloopt de belangrijkste praktische afspraken.

De nota van de heer Kenis zal doorgestuurd worden naar de leden van de FCVV.

De datum voor de volgende vergadering zal nog worden doorgegeven.



Er zal spoedig een bijeenkomst van de werkgroep Gemotoriseerde tweewielers plaatsvinden. Mevrouw Lieve Vermoeren van de FOD Mobiliteit en Vervoer zal gecontacteerd in het kader van de werkgroep Kwetsbare Weggebruikers.

De Voorzitter bedankt de leden en sluit de vergadering.