



Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

Vergadering op 4 juni 2009,
Brussel, Huis van de Automobiel

verslag

Aanwezigen: Patric Derweduwen

K. Van Coillie, G. Remy, R. Wagelmans, Y. Fobelet, PJ Bertrand, T. Beeldens, J. Quoirin, M. Scheers (voormiddag), D. Hendrichs (namiddag), I. De Maegt (namiddag), E. Machtelinckx (namiddag), M. De Meuter, A. Meerkens, M. Vansnic, G. Popelier, K. Popelier, J. D'haene.

Verontschuldigen: Paul Kenis, Francis Herbert, Tom De Schutter, Jacques Dekoster, L. Van Ausloos, J. Chiers

Uitgenodigd: P. Silverans

Secretariaat: F. Merckx, M. Broeckaert, A. Ben Taouet

Inleiding (Patric Derweduwen, voorzitter FCVV):

De verkeerspolitie stuurt vanaf nu een andere vertegenwoordiger naar de FCVV-vergaderingen, namelijk Jurgen D'haene.

De vergaderagenda wordt zonder opmerkingen aangenomen.

Voor wat betreft het thema rijopleiding, wordt nog i.s.m. Gilbert Auwaerts (FOD Mobiliteit & Vervoer) een verslag afgewerkt.

Kadernota Verkeersveiligheid (Marc Vansnick, beleidscel Staatssecretaris Etienne Schouppe)

Marc Vansnick stelt de kadernota "Verkeersveiligheid" voor, bestemd als aanbeveling van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid aan de Taskforce Verkeersveiligheid.

Organisatiestructuur in het kort:

Met het KB van 26 juni 2002 "houdende oprichting van een Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid en een Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid" versterkte de overheid haar organisatiestructuur om een daadkrachtig verkeersveiligheidsbeleid te voeren.

Het Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid (ICVV) is samengesteld uit Ministers uit de federale regering en uit de gewestregeringen. Het ICVV onderzoekt de aanbevelingen van de FCVV, en het coördineert de beleidsopties die hieruit voortvloeien, dit binnen de respectievelijke bevoegdheden.

Het ICVV besliste op 5 maart 2008 om een Task Force op te richten die in opdracht van het ICVV ervoor moet zorgen dat de kwantitatieve doelstellingen die de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid had vooropgesteld, gehaald worden. De Task Force moet bijgevolg krachtige maatregelen voorstellen waarmee de "halveringsdoelstelling" voor 2010 kan gehaald worden en waarmee de doelstelling van "ten hoogste 500 verkeersdoden" in 2015 moet bewerkstelligd worden.

De Task Force vergadert maandelijks en streeft momenteel naar zogenaamde quick win maatregelen waarmee op korte termijn resultaat geboekt wordt. Het accent wordt gelegd op communicatie en op handhaving.

Krachtlijnen uit de nota:

Het BIVV levert middelen voor de communicatie. Voor de sensibilisering worden campagnes en acties opgezet rond voornamelijk alcohol, het dragen van de gordel en snelheid; ook worden doelgroepen benaderd, zoals zwaar vervoer, jonge bestuurders en motorrijders.

Zowel verkeerstoezicht als justitie, met het vervolgingsbeleid en bestraffing, krijgen een sterke rol.

- De versterking van het verkeerstoezicht wordt voorbereid in de FCVV-werkgroep handhaving: de controles moeten worden opgedreven en meer specifiek doelgericht georganiseerd.
- Er wordt gewerkt aan snellere en meer aangepaste straffen: er komt een centraal incassobureau (hiervoor lopen de besprekingen met Justitie). Wanneer een overtreder passief blijft, zal zijn proces verder lopen en zullen er dwangmaatregelen uitgeoefend worden om hem te doen betalen.
- Recidive krijgt nu onvoldoende aandacht in de bestraffing, dit zal veranderen.
- De aansprakelijkheid wordt eenduidig bij de houder van de nummerplaat gelegd. Hiermee wordt vermeden dat een overtreder ontsnapt aan identificatie.

Deze beleidselementen op het vlak van communicatie en handhaving moeten nog verder uitgewerkt en geconcretiseerd worden.

Daarnaast worden in het infrastructuurlijk de maatregelen geactualiseerd die door de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid vooropgesteld werden.

De invalshoek infrastructuur zorgt voor een sterke betrokkenheid van de gewesten.

Verder zijn er de domeinen van de voertuigveiligheid en de rijopleiding. Deze komen niet aan bod in de momenteel voorliggende nota.

De rijopleiding zal hervormd worden op basis van de derde EU-richtlijn inzake het rijbewijs.

Het wetsvoorstel rond de toepassing van het alcoholslot, ingediend door Volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh, zou op dezelfde dag als deze werkgroep moeten goedgekeurd worden in de plenaire zitting van de Kamer¹. Op deze wet moeten dan nog de nodige uitvoeringsbesluiten opgesteld worden.

Er is ook nog een wetsontwerp in bespreking dat speekseltesten en –analyses moet mogelijk maken. Dit wordt hopelijk nog voor de zomervakantie goedgekeurd in het parlement; er wordt gestreefd naar 1 oktober 2010 als datum voor het in voege treden.

Het is essentieel dat het aantal verkeersdoden verder kan gereduceerd worden, hiervoor zal de evolutie in de loop 2009 nauw opgevolgd worden. En indien nodig zullen er nieuwe maatregelen toegevoegd worden om de doelstelling voor 2015 te kunnen halen.

Vragen en antwoorden:

Karel Van Coillie vindt dat een drietal punten ontbreken.

Hij relateert de verhoopte verbeteringen door sensibilisering rond snelheidsbepalingen en –controles: Touring vraagt reeds jaren om op plekken met een slechte naleving van het snelheidsregime, na te gaan of het snelheidsregime zelf niet te laag ligt.

Ook vraagt hij om de campagnes die op doelgroepen gericht worden, niet eenzijdig op automobilisten te richten.

En voor wat handhaving betreft, moet men ook het verkeersgedrag van de zachte weggebruikers proberen bij te sturen.

Pierre-Jean Bertrand waarschuwt om het snelheidsregime niet blindelings aan te passen aan de bestaande weginrichting. Lage snelheden zijn noodzakelijk voor de verkeersveiligheid. En dit maakt dat op heel wat plekken een herinrichting van de weg nodig is; dit is een zaak voor de wegbeheerders.

Hij vraagt ook om meer samen te werken met de gemeenschappen voor wat betreft educatie en verkeersonderwijs.

Patric Derweduwen wijst erop dat het BIVV zich sterk positioneert op het domein van het verkeersonderwijs. Zodra de nieuwe onderwijsministers geïnstalleerd zullen

zijn, zal hij hen een brief sturen vanuit het BIVV.

Reactie van Marc Vansnick:

De nota van de Task Force werd op 12 mei jl. al in de ICVV besproken. Minister Guido De Padt gaf opmerkingen over politiecontroles die geloofwaardig moeten zijn door ze op de juiste plaatsen en op de juiste tijdstippen te organiseren. Hierover werd een uitgebreide perstekst verspreid.

Er is dus eensgezindheid, niet alleen over meer controles, maar ook over meer kwaliteitsvolle controles.

De vrachtwagenchauffeurs worden reeds streng gecontroleerd door de FOD-controleurs. En er moet ook verder gewerkt worden op het vergroten van het onderlinge begrip tussen de bestuurders in het algemeen en de chauffeurs van zware vrachtwagens.

Pierre-Jean Bertrand vraagt aandacht voor de juridische context waarbinnen het parkeren geregeld en gecontroleerd wordt. Er is een blijvend conflict tussen de bevoegdheden van de politie en die van de aparte parkeer controleurs. Het is nodig om hier voor eens en altijd duidelijkheid in te scheppen.

Karel Van Coillie beaamt met de verwijzing naar Kortrijk waar sedert de depenalisatie van de parkeerovertredingen steeds problemen waargenomen werden. De inhoud van het document waarmee een parkeercontroleur een vaststelling doet, is niet geregeld. Dit maakt het moeilijker voor een overtreder om zich te verdedigen.

De bewijskracht van deze vaststellingsdocumenten wordt soms in twijfel getrokken. De opleiding van de vaststellers wordt als onvoldoende beoordeeld.

De verjaringstermijn van de parkeerovertredingen is niet voldoende duidelijk (5 jaar of ...).

Ook is het niet duidelijk hoe iemand een vaststelling kan betwisten; evenmin als de limieten die zouden gelden voor het bepalen van parkeergeld, of het taalgebruik, of de modaliteiten voor het takelen van niet-betalers.ⁱⁱ

Volgens Patric Derweduwen is het BIVV grote voorstander van een combinatie van sensibilisering en controles.

Het is ook belangrijk dat de speekseltest kan ingevoerd worden eind 2010, er is al een ondersteunende campagne gepland voor de tweede helft van 2010.

De drugsgerichte campagne voor 2009 zal de weekendproblemen behandelen.

BIVV-themaraapport over motorrijders (Peter Silverans, BIVV – Observatorium voor de Verkeersveiligheid)

Themaraapport beschikbaar op:

http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/motorrijders_nl.pdf

Context:

Het Observatorium voor de Verkeersveiligheid dat binnen het BIVV opgericht werd, zal regelmatig themarapporten uitgeven. Daarbij zullen ongevallen bijvoorbeeld naar vervoerwijze of voertuigtype opgesplitst worden; er wordt momenteel gewerkt aan een themarapport over ongevallen met fietsers.

Andere invalshoeken om thematische ongevallenanalyses uit te voeren zijn : leeftijd; kwetsbare verkeersdeelnemers die als speciale doelgroep benaderd worden, zoals kinderen en ouderen; tijdstip van het ongeval zoals dag van de week.

Ook de maatregelen waarmee de verkeersveiligheid verbeterd wordt, zullen als thema aan bod komen; bijvoorbeeld een analyse van handhavingsgegevens of effectiviteit van bepaalde maatregelen.

Het Observatorium streeft ernaar om de beschikbare statistieken zo goed mogelijk te exploiteren, dit geldt zowel voor de pure ongevallencijfers als voor tal van aan verkeersveiligheid gerelateerde gegevens (bv. de door voertuigen en reizigers geproduceerde kilometers).

Het spreekt daarbij vanzelf dat cijfers uit tal van bronnen zullen opgezocht en geanalyseerd worden.

Het Observatorium voor de Verkeersveiligheid geeft regelmatig een nieuwsbrief uit, om de vakwereld op de hoogte te houden van zijn activiteiten.

De eerste nieuwsbrief van 3 april 2009 ging over de ongevallen met motorrijders. Downloaden en abonneren kan op:

http://bivvweb.ipower.be/Observ/newsletter/archive/nieuwsbrief_1.htm

Het BIVV heeft ook een campagne opgezet rond veiliger motorverkeer door meer zichtbaarheid, onder de slogan "laat je niet verrassen door motorrijders".

Zie:

<http://www.bivv.be/main/OnzeCampagnes/Archief/DetailCampaign.shtml?detail=850919564&language=nl>

De ongevallenregistratie in ons land bevat zeer weinig informatie over de oorzaken. In het Europese onderzoeksproject MAIDS werd een diepteonderzoek uitgevoerd naar ongevallen met de motor. Zie : <http://www.maids-study.eu/>

Vragen en antwoorden:

Theo Beeldens wijst erop dat België niet deelgenomen heeft aan het MAIDS-project, maar dat zij met MAG zelf 250 dodelijke ongevallen met motorrijders geanalyseerd hebben. 96 % van de MAIDS-parameters werden teruggevonden bij de verzekeringsmaatschappijen. Dit wijst er op dat de verzekeringsmaatschappijen over zeer veel ongevalgegevens beschikken en dat overleg met hen lonend is om een diepteonderzoek te stofferen.

In Vlaanderen was bij 76 % van de ongevallen de motorrijder niet aansprakelijk. Zij hebben meer dan 1000 motorrijders gedurende 1 jaar gevolgd, dit leverde heelwat interessante cijfergegevens op.

Peter Silverans zal Theo Beeldens contacteren om deze gegevens op te vragen. Het Observatorium voor de Verkeersveiligheid zal de verzekeringsmaatschappijen contacteren om te vragen over welke gegevens ze kunnen beschikken. De rapporten die het Observatorium voor de Verkeersveiligheid uitgeeft, zullen regelmatig geactualiseerd worden.

Patric Derweduwen wijst erop dat de BIVV-campagnes rond motorrijders zowel op de motorrijders gericht zijn als op de automobilisten.

Aanbevelingen van de FCVV-werkgroep motorrijders (Kristiaan Popelier, werkgroepvoorzitter)

De werkgroep is nog niet klaar met de discussies, er is namelijk nog geen consensus bereikt over alle aanbevelingen.

De meeste werkgroepleden zijn zelf motorrijder, zodat de werkgroep ook een hoog gehalte ervaringsdeskundigheid bezit.

Aanbevelingen en opmerkingen:

(1) Er is behoefte aan meer kennis over het ongevallengebeuren waarbij motorrijders betrokken zijn. Zo bijvoorbeeld : wie verongelukt er; wat is het verplaatsingsmotief, motorrijervaring, rijbewijs voor 1989 ...

Er wordt verondersteld dat de stijgende ongevallenbetrokkenheid in de leeftijdscategorie 40-50 jaar samenhangt met het feit dat deze motorrijders hun rijbewijs A nog voortvloede uit hun rijbewijs B.

De lichtere motoren (tot 125 cc) worden ook in de motorongevallenstatistieken verwerkt.

(2) EU-richtlijn 2006/126/CE is de derde richtlijn over het rijbewijs.

Zie ook: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:NL:PDF>

De toegang tot het motorrijbewijs is een belangrijk aandachtspunt, meer bepaald de instapleeftijd. En wat zal er nog met het B-rijbewijs mogen gedaan worden op het vlak van motorrijden?

De huidige rijbewijswetgeving in België onderscheidt drie categorieën in de motorrijbewijzen : A1 (tot 125 cc) – A2 (tot 400 cc of 35 kW) – A3 (alle zwaardere moto's > 35 kW).

Als instapleeftijd voor A1 verkiest de werkgroep 16 jaar.

Op deze leeftijd heeft men al voldoende verantwoordelijkheidsgevoel. 18 jaar wordt te laat bevonden omdat op die leeftijd vaak direct voor de auto gekozen wordt. En

met het A1-rijbewijs kan men dan vanaf 16 jaar ervaring opdoen om later op een zwaardere motor over te schakelen.

Een motorfiets (tot 125 cc) is ook beter uitgerust dan een bromfiets, waarvan het vermogen dan nog vaak opgevoerd wordt.

Vragen + Antwoorden:

Peter Silverans vraagt zich af of hierdoor de motorfiets niet al te sterk gepromoot wordt, terwijl motorrijden een hoog risico inhoudt. Is de keuze voor 16 jaar als instapleeftijd voldoende verkeersveilig? Zullen er niet meer verkeersdoden te betreuren vallen bij de jongeren vanaf 16 jaar?

Patric Derweduwen vraagt zich af welke leeftijdsgrenzen in de omringende landen gekozen worden. Ook moet terdege kennis opgedaan worden over de effecten die te verwachten zijn van deze verandering.

Theo Beeldens verwijst naar 14 jaar als leeftijdsgrens die vele landen hanteren voor bromfietsgebruik, maar die in ons land niet haalbaar is. Vanaf 16 jaar rijden met een lichte 125 cc-motorfiets zou later het aantal ongevallen met zwaardere motoren moeten doen dalen. Hij rekent sterk op het positieve effect van veel ervaring verwerven.

Kristiaan Popelier benadrukt dat een 125 cc-motor als een instapmodel moet gezien worden, dit voertuig leunt nog sterk aan bij een bromfiets.

Theo De Meuter wijst erop dat een 125 cc-motor geen snelheidsmachine is. Er mag verwacht worden dat de 125 cc in een bepaalde mate in de plaats zal komen van een bromfiets. En van deze substitutie mag gehoopt worden dat zij geen negatieve invloed zal hebben op de verkeersveiligheidsstatistieken.

Anne Meerkens sluit zich aan bij Patric Derweduwen en vraagt naar meer onderbouwing van "16 jaar". De leeftijdsverlaging in de richtlijntekst is er gekomen onder zware druk van Italië. Zij volgt de EU-werkzaamheden rond de derde richtlijn voor het rijbewijs op en geeft er op de volgende FCVV-vergadering een toelichting over. ⁱⁱⁱ

Marc Vansnick vraagt naar de besluitvorming binnen de werkgroep: wat betekent dat "de meeste leden" voorstander zijn van 16 jaar? Het is belangrijk om te weten wie de aanbeveling draagt.

De werkgroepvoorzitter verwijst naar de notulen van de bewuste werkgroepvergadering waarin de precieze stemcijfers vermeld staan. Er is tijdens die vergadering zwaar over dit leeftijdsthema gediscussieerd, maar uiteindelijk konden de tegenstanders zich neerleggen bij de "16 jaar".

Patric Derweduwen besluit dat de leeftijdskeuze om toegang te geven tot een lichte motor nog beter moet onderbouwd worden.

De FCVV aarzelt over deze eerste voorlopige aanbeveling van de werkgroep. Er wordt nog op een definitief dossier gewacht.

Kristiaan Popelier vervolgt zijn betoog over aanbeveling (2):

Elk motorrijbewijs, dus ook A2 en A, blijft extern toegankelijk. Vanaf 24 jaar kan iemand direct een rijbewijs A behalen, zonder te passeren over A1 en A2. Een rijbewijs A1 (voor max 125 cc of 11 kW) kan behaald worden door een houder van

een B-rijbewijs en mits vorming gevolgd te hebben, want rijden met een motor is verschillend van rijden met een auto. Rijden met driewielers > 15 kW vereist een B-rijbewijs en kan vanaf 21 jaar.

(3) Beschermende uitrusting voor motorrijders

De werkgroep wees het verplicht dragen van specifieke beschermende kledij af; hij zette wel een stap in die richting door aan te bevelen om in algemene termen te verplichten dat motorrijders steeds handschoenen moeten dragen en gesloten schoenen en daarenboven kleding met lange mouwen en een lange broek. Verder wordt aanbevolen om de BTW op beschermende kledij terug te brengen tot 6 %.

Vragen + Antwoorden

Anne Meerkens betreurt dit omdat het bewezen is dat aangepaste beschermende kledij levens redt en de ernst van verwondingen vermindert.

Geert Popelier verwijst naar de belangrijke beschermende rol van de helm, de noemer beschermende kledij blijft algemeen.

Theo Beeldens weet dat in de Verenigde Staten van Amerika motorrijders geen helm dragen. Hij meent verder dat motorrijders moeten gesensibiliseerd worden om beschermende kledij te dragen; en daartoe zou een verlaging van de BTW op deze kledij kunnen bijdragen.

Rudi Wagelmans vindt kledijverplichtingen voor motorrijders niet handhaafbaar door de politie.

(4) Technische keuring voor motorfietsen

De werkgroep beveelt aan om bij de technische keuring van een motorfiets de veiligheidsaspecten te keuren, eerder dan de homologatieparameters.

Vragen + Antwoorden

Rudi Wagelmans vraagt of de rijbepalingen die gelden voor beginnende autobestuurders (gedurende 2 jaar) ook zullen opgelegd worden aan de motorrijders^{iv}. Dit punt wordt meegenomen in de verdere discussies.

Yves Fobelets wijst erop dat je al 10 jaar met de auto kan rijden, maar toch een beginnende motorrijder kan zijn.

Geert Popelier verwijst naar het slagen in het examen als moment waarop je beginnende motorrijder wordt.

Kristiaan Popelier benadrukt dat de werkgroep een examen verkoos boven vorming; met een examen bewijs je wat je kunt.

(5) Zichtbaarheid

Er is geen oplossing gekend om de motorfiets met lichten te laten blijven opvallen op het moment dat DRL (daytime running lights) algemeen ingevoerd zal worden.

De werkgroep is geen voorstander van fluo helmen.

Een fluo hesje mag niet verplicht worden, maar het kan wel gepromoot worden.

De werkgroep verkiest op het element helm verder te werken om de zichtbaarheid te verbeteren.

(6) Signaalgevers

Er zou een verplichte opleiding moeten komen voor wegkapiteins.

Vragen + Antwoorden

Theo Beeldens stelt dat de MAG reeds lang bezig is met deze opleiding. Zij vragen een totaalpakket waarbij er nog een enkele soort signaalgever overblijft en een enkele bijbehorende regelgeving. Om dit totaalpakket tot stand te brengen wordt op het BIVV gerekend.

(7) Gsm-gebruik tijdens het rijden met de motor

Wordt dit ook als een derdegraadsovertreding beschouwd ?

Karel Vancoillie vraagt meer controle.

(8) Het vervoer van kinderen

Kinderzitjes zijn toegelaten van 8 tot 12 jaar; onder de 8 jaar mogen ze niet gebruikt worden op de motorfiets.

Kinderen ouder dan 12 jaar worden als een gewone passagier vervoerd.

(9) Screening en vorming

De motorrijders van 40 tot 50 jaar haalden vaak hun rijbewijs voor 1989, zij moesten toen geen verplichte opleiding volgen.

Vragen + Antwoorden

Motorrijders kunnen professioneel advies inwinnen over hun rijvaardigheden (screening). Zij kunnen ook deelnemen aan opstartweekends die door de motorrijdersverenigingen georganiseerd worden.

Zo werkt MAG steeds met professionele instructeurs. Een opstartweekend is een

eenmalige gebeurtenis bij het begin van het seizoen: de automobilisten verwachten nog geen motorrijders op de baan en de motorrijders zelf hebben vele maanden niet meer gereden.

Kristiaan Popelier vraagt om elk jaar toch een campagne te houden.
Het BIVV volgt de respons op de campagne op.

Theo Beeldens haalt een studie uit het Verenigd Koninkrijk aan, die stelt dat de zwaarste ongevallen tussen motor en auto gebeuren met automobilisten die geen enkele voeling hebben met moto's. Vandaar het belang om motorcampagnes voor automobilisten te organiseren.

(10) Nog enkele discussiepunten

Motorrijden bij filerijden : de regels laten zoals ze nu zijn.

Fluovest voor motorrijders : de werkgroep is er geen voorstander van.

Piaggio (Italiaanse scooter met brede wielbasis) : nu met autorijbewijs te berijden, maar in de toekomst zal toch steeds een motorrijbewijs nodig zijn; niet toegelaten op de autosnelwegen omdat er geen veiligheidskooi aanwezig is.

Vragen + Antwoorden

Geert Popelier signaleert dat er, vooral bij automobilisten, grote onduidelijkheid bestaat over wat een motorrijder mag doen bij filerijden.

Karel Vancoillie beaamt dat de huidige situatie bij filerijden ook problematisch is; er moet bijgevolg verder naar oplossingen gezocht worden.

Wanneer auto's stil staan in de file, mag een motorfiets met 30 km/u rijden tussen de autofiles; zodra de auto's opnieuw rijden moet de motorfiets invoegen, maar dit gebeurt niet altijd direct.

Pauze van 11:35 tot 11:50

Aanbevelingen van de werkgroep handhaving (Miran Scheers, werkgroepvoorzitter)

Context en discussiepunten

Er wordt verder gewerkt op de aanbevelingen van de Staten-Generaal van 2007.

De werkgroep vertaalt de handavingsdoelstellingen tot op het lokale niveau. Voor de lokale politie moet het hierdoor duidelijk worden hoe zij moeten bijdragen tot het behalen van de nationale doelstellingen.

Er moeten meer, maar ook doeltreffender, controles georganiseerd worden.

Voor elke politiezone wordt een niet-bindend referentiekader opgesteld, dit moet aantonen of de doelstellingen al of niet gehaald worden.

Er werd een subwerkgroep opgericht met een netwerk van verkeerscoördinatoren. Zij toetsen de haalbaarheid aan de basis en creëren draagvlak.

Het is erg belangrijk om kwantitatieve doelstellingen te hanteren.

2 miljoen ademtesten is een te hoge doelstelling voor 2010.

In 2008 werden 400.000 ademtesten uitgevoerd.

Er is behoefte aan tussentijdse en aan haalbare doelstellingen.

40 miljoen snelheidscontroles

Dit doel werd sterk overtroffen dank zij de onbemande camera's.

Er zijn meer en betere controles nodig.

Dit doel moet omgezet worden in bemande controles, dus 40 miljoen bemande controles.

Het bemande toezicht blijft belangrijk.

Het onbemande toezicht heeft in bepaalde politiezones een bovengrens bereikt.

Opletten voor onrealistische verwachtingen.

De essentie blijft meer en betere controles !

In 2009 wordt gewerkt aan registratietools.

Aanbevelingen van de werkgroep:

De nationale handhavingsdoelstellingen moeten aangepast worden aan wat nu haalbaar is.

Er is nood aan een minimale inspanningsnorm voor de verschillende soorten controles.

En tevens moet er een jaarlijkse verhoging van de inspanningen vastgelegd worden.

Een handboek met goede voorbeelden samenstellen, dat als kwaliteitshandboek kan gebruikt worden en waarmee ervaringen van verschillende zones en uit het buitenland kunnen uitgewisseld worden.

Monitoren en evalueren:

Een minimale norm zal de komende weken aan de lokale politiezones worden meegedeeld : 8 % van de werkcapaciteit voor verkeerscontroles.

De lokale politie neemt 80 % van de handhavingsinspanningen voor haar rekening en de federale politie 20 %.

Dit alles wordt concreet in een tabel gezet zodat elke politiezone weet hoeveel controles zij per voltijdsequivalent moet uitvoeren.

De subwerkgroep toetste al deze praktische minimale normen op hun haalbaarheid.

Voor wat het dragen van de gordel betreft, is het moeilijk om het aantal gecontroleerde voertuigen te tellen. Daarom wordt de norm uitgedrukt in het

aantal onmiddellijke inningen; op basis van: 1 op 5 draagt geen gordel en 1 onmiddellijke inning komt overeen met 5 gecontroleerde voertuigen.

Sommige politiezones doen 7 maal meer dan de minimumnorm, andere doen ook minder.

Vragen + Antwoorden:

Geert Popelier wijst erop dat controles meerdere doelstellingen tezelfdertijd kunnen dienen, zo is er bv. een overlapping tussen het controleren van de gordeldracht en het uitvoeren van ademtests.

Rudi Wagelmans vindt de nationale doelstellingen vooral een kwantitatieve zaak, maar de kwaliteit van de controles moet primeren op de kwantiteit.

Miran Scheers verduidelijkt dat deze normen geen verplichting inhouden, zij moeten een dynamiek stimuleren.

Rudi Wagelmans meent dat vooral de grote verkeersveiligheidsdoelstellingen voor ogen moeten gehouden worden (halvering verkeersdoden tegen 2010 en maximaal 500 verkeersdoden in 2015). En vandaar ook dat de kwalitatieve aanpak zo belangrijk is.

Anne Meerkens vraagt naar de reden voor de 20-80 verdeling.

Dit is een afspraak tussen de lokale en de federale politie.

De tabel met minimale normen zal zo snel mogelijk rondgestuurd worden, zodat reeds met de toepassing ervan kan begonnen worden in de loop van 2009.

12:20 tot 13:30 : lunchpauze

Goedkeuring van de verslagen

De goedkeuringsronde blijft beperkt tot de voorgelegde **besluitvormingsverslagen**.

- "Installatie van alcoholsloten": goedgekeurd.

- "Zichtbaarheid en leesbaarheid van de verkeerstekens": goedgekeurd (= negatief advies vanwege de FCVV).

- "Maximumsnelheid":

Denis Hendrichs zorgt voor een duidelijker formulering van de tekst tussen aanhalingstekens, in het betreffende verslag.

Deze tekst wordt dan rondgestuurd voor schriftelijke goedkeuring.

De opvolgingstabel van de FCVV-adviezen wordt overlopen.

- Voor wat dossier 52/1414 betreft, wordt het college van procureurs nog geconsulteerd.
- Dossier 52/1462 wordt nog uitgesteld.

Presentatie van het themarapport "zwaar vervoer" (Peter Silverans)

Zie het tweede themarapport van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid:
http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/vrachtwagenrapport_NL.pdf

Staatssecretaris Etienne Schouppe stelde dit rapport reeds voor aan de pers, samen met het aanvatten van het BART-project (diepteonderzoek naar ongevallen met vrachtwagens).

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar om de ongevallen met vrachtwagens dieper te doorgronden. Hier zal het BART-project bij helpen met zijn diepteonderzoek van vrachtwagenongevallen op de autosnelwegen en gewestwegen van Oost- en West-Vlaanderen.

Vragen + Antwoorden

Zullen dodehoekongevallen ook aandacht krijgen in het BART-diepteonderzoek? Nu bestaat op basis van krantenberichten de indruk dat het vaak om oudere fietsers gaat.

Naarmate ze voorkomen, zullen ze mee onderzocht worden.

Karel Vancoillie:

Wordt er vergeleken met het buitenland? In welke mate speelt de infrastructuur een rol?

Hierop wordt een antwoord gezocht in de mate dat het mogelijk is.

Geert Popelier:

Hoe zit het met de dodehoekongevallen in het buitenland? Welke rol kunnen spiegels en infrastructurele maatregelen spelen om dit soort ongevallen uit de wereld te helpen?

Antwoord: Er wordt geen vergelijking met het buitenland gemaakt. Er is geen informatie in België over de rol van spiegels. De invoering van de spiegels geeft alleszins geen knik in de ongevallencijfers.

Ook over de rol van infrastructurele maatregelen is er geen informatie.

Aanbevelingen van de werkgroep "zwaar vervoer" (Erwin Machtelinckx, werkgroepvoorzitter)

Op 30/4/2009 heeft de laatste vergadering van de werkgroep plaatsgevonden.

(1) Aanbevelingen over torpedovrachtwagens

Torpedovrachtwagens hebben een lange neus; zij staan tegenover de courante frontstuurvrachtwagens.

Deze vrachtwagens kunnen in principe aan de technische vereisten voldoen, maar in combinaties voldoen deze vrachtwagens niet meer aan de lengtenormen.

Van Volvotrucks rijden er maximaal een 1000-tal dergelijke vrachtwagens rond in België.

Deze vrachtwagens zijn niet noodzakelijk veiliger voor de chauffeur.

Zij hebben een lange wielbasis en de achteras wordt teveel belast.

Zij zijn ook minder manoeuvreerbaar dan de frontstuurvrachtwagens.

SAV en Febiac stellen dat de laadlengte en dus de laadcapaciteit essentieel blijven.

De lange neus mag 50 cm korter, dit heeft een voelbare invloed op het brandstofverbruik en op de emissies. Dus ruimer evalueren dan alleen de veiligheid van de chauffeur.

Infrastructuurproblemen zijn mogelijk omdat bij de wegeaanleg geen rekening gehouden wordt met torpedovrachtwagens.

De Fietsersbond stelt dat de lange snuit de dodehoek nog groter maakt.

Besluit van de werkgroep:

Het loont momenteel niet de moeite om het technisch voertuigreglement aan te passen; dit verandert echter wanneer de EU de betreffende richtlijn zou aanpassen.

Verder worden de conclusies over de eco combi afgewacht.

Vragen + Antwoorden:

Er zijn geen opmerkingen.

Iedereen gaat akkoord met het verslag. Dit wordt meteen het FCVV-standpunt ter zake.

(2) Dodehoekproblematiek

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar.

En deze zijn zeker niet opgedeeld al naargelang het om een torpedovrachtwagen gaat of om een frontstuurvrachtwagen.

Niet alleen jongere fietsers, maar steeds meer oudere fietsers raken in dodehoekongevallen betrokken.

Daarom is er nood aan:

- sensibilisering
- aandacht voor infrastructurele vormgeving, met o.m. fietspaden die sterker gescheiden worden van de rijbaan
- verder uitrusten van de vrachtwagens met aangepaste instrumenten.

Vragen + Antwoorden

Pierre-Jean Bertrand: België moet zorgen voor een werkgroep ad hoc op Europees niveau tijdens het Belgische EU-raadsvoorzitterschap.

In steden is het veel moeilijker om de infrastructuur aan te passen.

Geert Popelier: Er moeten gericht campagnes opgezet worden voor de oudere fietsers; hiermee kunnen quick wins gescoord worden.

Karel Vancoillie: Sensibilisatie is aangewezen. En binnen de "vereenvoudiging van de wegcode" moet nagedacht worden over een verbod voor vrachtwagens en fietsers om naast elkaar te staan voor bv. het rode verkeerslicht.

Naar een FCVV-advies over het voorstel van resolutie over de begeleiding van het uitzonderlijk vervoer (doc 52/1578/001)

Jurgen D'haene licht het dossier toe.

Uitzonderlijk vervoer wordt door een professionele begeleider en door de politie begeleid, terwijl dit geen echte politietaak is.

Wanneer het uitzonderlijk vervoer niet breder is dan 3 m, kan het konvooi ook overdag rijden en kan het ook de autosnelwegen gebruiken. Wanneer het breder is dan 3 m, rijdt het 's nachts; soms wordt het opzettelijk verbreed om 's nachts te kunnen rijden.

De politie verkiest om niet 's nachts te begeleiden (cf; het kerntakendebat van de politie).

De politie is voorstander van een KB-wijziging waardoor uitzonderlijk vervoer niet steeds door de politie begeleid wordt, tenzij dit uitzonderlijk toch nodig is.

De vervoerders vragen de begeleiding doorgaans ook vrij laat aan.

Vanuit deze context is het voorstel van resolutie tot stand gekomen.

Discussie:

Karel Vancoillie:

De resolutie slaat alleen op de begeleiding, de procedure voor het uitzonderlijk vervoer zelf blijft behouden.

Geert Popelier:

De begeleider heeft bepaalde politiebevoegdheden nodig; in het ontwerpKB dat voorligt, is alles voorzien: "het omringende verkeer stilleggen" is de enige

politiebevoegdheid die aan de begeleider toegekend wordt.

Anne Meerkens:

De rol van de begeleiding mag niet onderschat worden, daarom zijn het organiseren van opleidingen en het toekennen van erkenningen belangrijk.

Erik Caelen:

Steeds meer taken verschuiven van de politie naar andere diensten; is het niet beter om meer middelen te voorzien voor de politie zodat ze al deze taken verder kan blijven vervullen.

Yves Fobelets:

Wie betaalt de begeleider ? De transporteur.

Nu wordt de federale politie niet betaald voor haar tussenkomst; dit zou in de toekomst wel kunnen gebeuren.

Naast de politiebegeleiding bestaat er nu al een private begeleiding, dus zijn er nu met de federale politie erbij twee begeleiders aanwezig bij een uitzonderlijk vervoer. In andere landen is dit naar verluidt goed gereguleerd.

Jurgen D'haene:

Akkoord met het pleidooi voor meer middelen voor de politie. Het is inderdaad met de actuele middelen dat er te weinig menskracht is en dat de politie streeft naar het limiteren van haar taken tot de kerntaken.

Patric Derweduwen:

We hebben geen gegevens over letselgevallen die er zouden gebeuren met uitzonderlijk vervoer.

Het verslag van deze discussie wordt nog ter goedkeuring aan de FCVV-leden voorgelegd.

Naar een FCVV-advies over het voorstel van resolutie over het gebruik van speciale lichten door de opgevorderde deskundigen bij verkeersongevallen (doc 52/1592/001)

Denis Hendrichs zet de huidige regels op een rijtje:

- blauw licht + sirene = prioritair voertuig
- oranje licht = geeft grotere zichtbaarheid.

Hij heeft hierover een nota opgesteld, die hij zal overmaken aan het FCVV-secretariaat.

Experts wonen niet noodzakelijk dicht bij de plaats van het ongeval.

De file die bij een ongeval ontstaat wordt zeker niet opgelost door de voorgestelde maatregel.

Op vraag van Vlaams Minister Crevits werd bij de federale politie een werkgroep ad hoc opgericht rond het bereikbaar maken van incidentsites (als onderdeel van het

incident management op autosnelwegen).

In deze werkgroep wordt onder meer bekeken wie er op de plaatse van het incident moet geraken. Het lijkt daarbij vooral belangrijk om de politie de mogelijkheden te geven om snel de incidentsite te bereiken. Het uitreiken van blauwe zwaailichten aan verkeersexperts of anderen is niet gewenst.

Tegen begin september zal deze werkgroep ad hoc zijn besluiten afgewerkt hebben en zal ook een standpunt ingenomen worden door Minister Crevits.

De FCVV gaat akkoord met deze aanpak.

De vergadering wordt afgesloten om 15:35.

ⁱ Op 4 juni 2009 keurde de Kamer zoals verwacht een wet op het alcoholslot goed. Hiermee zullen rechters vanaf oktober 2010 het alcoholslot (of alcolock) als een alternatieve of supplementaire straf kunnen opleggen aan automobilisten.

ⁱⁱ Door Karel Van Coillie nagestuurd lijstje met problemen die zich voordoen inzake het gedepenaliseerd parkeren.

- Vermeldingen die op de "vaststelling" (zouden moeten) voorkomen.

Dit is helemaal niet in de wet geregeld en vormt in de praktijk vaak voor problemen : preciese plaats, datum en tijdstip van de vaststelling; gegevens over het betrokken voertuig (nummerplaat, merk, type, kleur, ...) identiteit en hoedanigheid van de vaststeller, ...

- toegang tot de gegevens in het repertorium van de D.I.V.

Dit is nu geregeld ingevolge een wijziging van de wet van 22/2/1965, maar het blijft onzeker in hoeverre die wet strookt met de wetgeving inzake de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

- bewijskracht van de vaststelling gedaan door een bediende van een privé-firma

Momenteel genieten die vaststellingen geen bijzondere bewijskracht, hetgeen in de praktijk voor problemen zorgt in geval van betwisting. Maar aan die vaststellingen wel (via wet) een bijzondere bewijskracht toekennen, zoals aan PV's inzake verkeersovertredingen, zou niet gerechtvaardigd zijn, gezien het ontbreken van garanties inzake objectiviteit van de vaststellingen (zie hieronder)

- objectiviteit van de vaststellers

De firma's die belast zijn met de controle van het gedepenaliseerd parkeren, hebben rechtstreeks belang bij de gedane vaststellingen omdat ze minstens indirect moeten leven van het parkeergeld dat ingevolge de controles wordt geheven. Die firma's en hun aangestelden-controleurs zijn dus tegelijkertijd rechter en partij, hetgeen elke garantie op objectiviteit uitsluit.

Uit de praktijk blijkt ook dat de verloning van de controleurs via bonussen afhankelijk is van het aantal vaststellingen dat werd gedaan (opgelegde quota), waardoor uitingen van

overdreven controleijver worden aangewakkerd en waardoor ook het risico voor onterechte parkeerheffingen aanzienlijk toeneemt.

- opleiding van de vaststellers

De bedienden die met de parkeercontrole zijn belast kennen zelf vaak de regels inzake parkeren niet, waardoor vaak onterechte vaststellingen worden gedaan, b.v.:

- parkeerretributie opgelegd aan "stilstaand" voertuig (tijdens laden en lossen)
- retributie voor niet-gebruik van parkeerschijf in blauwe zone, terwijl het voertuig geparkeerd staat binnen de toepassingszone van een specifiek parkeerbord (bvb bord E9b)
- retributie voor niet-gebruik van bewonerskaart of parkeerschijf in blauwe zone, terwijl het voertuig voor de eigen garage geparkeerd staat
- retributie voor langparkeren van voertuig met kaart voor minder-validen
- ...

- verjaring

Gewone verkeersovertredingen, zelfs van de 4de graad, verjaren na 1 jaar. Parkeerheffingen zouden, naargelang de aard ervan, verjaren na 5 jaar of na 10 jaar (en volgens sommigen zelfs na 30 jaar)! Behalve de onduidelijkheid die hierover bestaat, is het ook evident dat een dergelijke verjaringstermijn, zelfs van "slechts" 5 jaar, absoluut niet in verhouding staat tot de ernst van de begane "overtreding". Het is absurd dat iemand een verzoek tot betaling of een dagvaarding kan ontvangen omwille van het feit dat hij meerdere jaren geleden heeft geparkeerd zonder een ticketje te nemen of zonder zijn parkeerschijf te gebruiken.

- procedure bij niet-betaling of betwisting, en daaraan verbonden kosten

Het is helemaal niet duidelijk wat de automobilist die een "vaststelling" betwist moet doen : eerst betalen en dan betwisten, of omgekeerd. Tot wie moet hij zich richten ? Kan hij, zonder enige herinnering - het bericht van vaststelling op zijn voorruit kan zijn weggewaaid of weggenomen door een derde - gedagvaard worden door een deurwaarder en is het normaal dat hij dan de dagvaardingskosten moet betalen ? ...

- bedrag van de parkeerheffing

De wet voorziet geen vast bedrag, noch een maximum. Het bedrag is alleen beperkt door het principe dat - in zoverre het gaat om een retributie - het bedrag in verhouding moet staan tot de corresponderende dienst die door de gemeente wordt geleverd (namelijk het gebruik van de parkeerplaats op de opnebare weg), maar dit is een zeer rekbaar begrip. Waar de bedragen oorspronkelijk 10, 12,5 of soms 15 € bedroegen, zijn die nu in vele gemeenten al gestegen tot 50 €.. En onlangs besliste Schaarbeek om een retributie van 100 € te heffen ! Een maximum-bedrag moet dringend voorzien worden bij wet.

- taalgebruik

Voor een PV inzake een verkeersovertreding gelden de regels inzake gebruik der talen in gerechtszaken. Voor een vaststelling inzake gedepenaliseerd parkeren gelden de regels inzake gebruik der talen in bestuurszaken. Wat dit in concreto inhoudt, is niet altijd duidelijk, zeker niet voor de gebruiker.

ⁱⁱⁱ Zie ook factsheet van de SWOV voor interessante stellingname rond dit thema:
http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_A1_motorrijbewijs.pdf

^{iv} Met een voorlopig rijbewijs moet een L gevoerd worden, mag niet in de weekendnachten gereden worden, moet een begeleider aanwezig zijn en mag met maximum 1 passagier gereden worden.

En strengere bestraffing voor beginnende bestuurders conform de wet van 26 juli 2007.