



Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

Besluitvormingsverslag naar aanleiding van de vergadering van 9 maart 2009

Op vraag van de heer F. Bellot, Voorzitter van de Commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van de Kamer, heeft de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV) zich over de volgende tekst gebogen.

52- 1623/001 – Voorstel van resolutie betreffende de verbetering van de zichtbaarheid en de leesbaarheid van de verkeerstekens, meer bepaald om het begin en het einde van de bebouwde kom, de oversteekplaatsen voor voetgangers en de BEV-straten te markeren.

Inleiding

Kritische analyse

Bij de technische inrichting van een wegomgeving is het inderdaad van belang om ervoor te zorgen dat de weggebruikers de verkeersborden effectief kunnen zien, want iedereen weet dat de mensen niet alle aanwezige elementen kunnen zien.

Doordat men de aandacht trekt en beantwoordt aan de verwachtingen, worden de weggebruikers aangemoedigd om beter rekening te houden met bepaalde elementen uit de wegomgeving (o.a. de verkeerstekens).

Het is essentieel dat de overgangen binnen de wegomgeving (zoals bijvoorbeeld begin en einde van de bebouwde kommen) goed zichtbaar zijn, omdat ze een gedragsverandering vereisen. Het is in deze context dat men geneigd is om de overgangen te accentueren door middel van poorteffecten.

De regels voor de verkeersborden die de bebouwde kommen aanduiden werden onlangs aangepast om hun boodschap te verduidelijken; sinds begin 2004 worden deze borden immers aangevuld met de afbeelding van huizen.

De Overeenkomst inzake Verkeerstekens van 8 november 1968, die werd ondertekend door België, voorziet de mogelijkheid dat op deze borden de naam van de bebouwde kom wordt aangebracht, alsook de afbeelding van huizen.

Op het bebouwde kom-bord wordt geen maximumsnelheid aangebracht, enerzijds omdat bovenvermelde overeenkomst dit niet voorziet en anderzijds omdat dit niet aanbevolen is. Naast de algemene snelheidsbeperking van 50 km/u in de bebouwde kom, kunnen andere (hogere of lagere) snelheidslimieten van toepassing zijn in bepaalde zones of straten.

Het cijfer 50 kan echter op het wegdek worden aangebracht indien de wegbeheerder dit wenst.

Deze markering maakt dan deel uit van het poorteffect, dat bedoeld is om de weggebruikers erop te wijzen dat ze een bebouwde kom binnenrijden.

Oversteekplaatsen voor voetgangers, die op het wegdek gemarkeerd zijn overeenkomstig artikel 76.3 van de Wegcode, kunnen aangekondigd worden d.m.v. het gevaarsbord A21 of d.m.v. het aanwijzingsbord F49 of F50bis.

Krachtens artikel 7.6 van het Reglement van de wegbeheerder moet het gevaarsbord A21 (op afstand) elke oversteekplaats voor voetgangers aanduiden die zich bevindt op een weg

waar de maximumsnelheid hoger ligt dan 70 km/u. In zijn aanbevelingen voor niet door verkeerslichten beschermde zebrapaden (BIVV, oktober 1998), raadt het BIVV echter af om onbeschermde zebrapaden aan te leggen op 90 km/u-wegen of zelfs op 70 km/u-wegen.

Wat het verkeersbord F49 betreft: dit bord wordt ter hoogte van de oversteekplaats voor voetgangers geplaatst, die op verticale wijze aangegeven wordt.

Deze optie zorgt ervoor dat de inplanting van een oranje knipperlicht in de omgeving van het zebrapad overbodig wordt: deze werden vroeger gebruikt, maar zijn nu volledig uit het wegbeeld verdwenen. Onbeschermde zebrapaden op kruispunten zijn per definitie zichtbaar, net als de ganse configuratie van het kruispunt.

Het aanwijzingsbord F50bis trekt de aandacht van de bestuurders, die zich op het ogenblik dat ze afslaan, onvoldoende bewust zijn van de aanwezigheid van een oversteekplaats voor voetgangers.

Om de zichtbaarheid van een oversteekplaats voor voetgangers en vooral van de voetgangers die er zich 's nachts bevinden te verbeteren, hebben de wegbeheerders de mogelijkheid om er een specifieke verlichting aan te brengen, om de plaats te accentueren. De keuze om al dan niet een dergelijke verlichting aan te brengen valt onder de bevoegdheid van de wegbeheerders. Noch in de Wegcode, noch in het Reglement van de wegbeheerder is er sprake van deze materie.

In gespecialiseerde literatuur en in interne dienstnota's van grote wegbeheerders staan nochtans een groot aantal concrete aanbevelingen m.b.t. het aanbrengen van een dergelijke accentuerende verlichting.

Het "beperkt éénrichtingsverkeer", dat sinds 1 juli 2004 algemeen werd ingevoerd, stelt fietsers in staat om in éénrichtingsstraten veilig in tegenrichting te rijden, en dit in het kader van gemengd (of gescheiden) verkeer met motorvoertuigen.

Als de plaatsgesteldheid het toelaat, is het ook immers ook aanbevolen om de weg zodanig in te richten dat de bestuurders attent gemaakt worden op de mogelijkheid dat ze fietsers kunnen kruisen die uit tegenrichting komen; zie o.a. de brochures van het BIVV over BEV van februari 2004 en september 2006.

Om een kort fietstraject (al was het maar plaatselijk) te kunnen markeren, moet men echter de fietsers van het autoverkeer kunnen scheiden, wat niet mogelijk is in alle éénrichtingsstraten. Deze markering mag bijgevolg niet verplicht worden, omdat de algemene toepassing van het beperkt éénrichtingsverkeer dan in het gedrag zou komen. In een context van volledig gemengd verkeer tussen fietsers en automobilisten, bestaan andere maatregelen zoals fietssuggestiestroken of op het wegdek gemarkeerde fietssymbolen om de eventuele aanwezigheid van fietser in de verf te zetten.

Advies van de FCVV

De FCVV deelt zeker en vast de bekommernissen betreffende de goede leesbaarheid van de verkeers tekens. Rekening houdend met bovenvermelde argumenten is de FCVV echter van mening dat de voorgestelde maatregelen niet de meest geschikte zijn.

De FCVV wijst erop dat het BIVV regelmatig diverse brochures uitgeeft met best practices voor de heraanleg van weginfrastructuur, of voor het aanbrengen van verkeerssignalisatie.

Een betere toepassing op het terrein van de aanbevelingen in de brochures van het BIVV zou een verbetering betekenen van de leesbaarheid van de verkeersborden.

De FCVV brengt dus een negatief advies uit over het voorstel.



Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

Besluitvormend vergaderingsverslag van 9 maart 2009

Op vraag van de heer F. Bellot, Voorzitter van de Commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van de Kamer, heeft de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV) zich over de volgende tekst gebogen.

52 1339/001 - Ontwerp advies over wetsvoorstel tot aanvulling van de gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer, teneinde de installatie van alcoholsloten in bepaalde voertuigen verplicht te maken.

Aangezien internationaal onderzoek op basis van inmiddels reeds decennialange ervaringen met het alcoholslot in Noord-Amerika en Australia aantoonde dat het alcoholslot een meer effectieve maatregel is ter bestrijding van recidieven voor rijden onder invloed dan de intrekking van het rijbewijs (cf. de onderzoeksrapporten van het Europees alcoholslotproject voor een overzicht van deze studies¹) beveelden de Staten Generaal van de Verkeersveiligheid in 2007 reeds aan om de installatie van een alcoholslot ter bestrijding van recidieven uit te bouwen². Ook het European Road Safety Observatory evalueert de installatie van het alcoholslot in combinatie met rehabilitatiecursussen als een effectieve maatregel ter bestrijding van het rijden onder invloed van alcohol³. Het ERSO beveelt meer bepaald aan om deze maatregel in te voeren voor alle recidieven voor rijden onder invloed van alcohol, alsook voor zware eerste overtredingen.

Gebaseerd op het internationaal onderzoek en de aanbevelingen die op basis daarvan kunnen gedaan worden wijzen de Staten Generaal voor de Verkeersveiligheid echter op twee noodzakelijke voorwaarden voor de efficiënte toepassing van het alcoholslot. In de eerste plaats dient het alcoholslot gecombineerd te worden met gepaste omkadering en begeleiding onder de vorm van een driver improvement programma. De reden hiervoor is dat het onderzoek over de effectiviteit van het alcoholslot gebaseerd is op onderzoek over alcoholslotprogramma's in combinatie met een alles omvattend monitoringprogramma. Het onderzoek kon namelijk alleen de effectiviteit van het alcoholslot bewijzen zolang het geïnstalleerd was in de wagen van de bestuurders. Zodra het alcoholslot verwijderd werd bleken de recidievcijfers terug vergelijkbaar te zijn met de recidieven bij intrekking van het rijbewijs. Om de kans op een effect op lange termijn van het rijden met een

¹ Cf. Silverans, P., Alvarez, J., Assum, T., Drevet, M., Evers, C., Hagman, R. & Mathijssen, R. (2006). Alcolock implementation in the European Union. Description, results and discussion of the alcolock field trial - Alcolock deliverable D2. Retrieved 27 februari 2008 from the website of the European Commission: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/alcolock_d2.pdf. en Silverans, P., Alvarez, J., Assum, T., Drevet, M., Evers, C., Hagman, R. & Mathijssen, R. (2006). Alcolock implementation in the European Union. Executive Summary of the alcolock field trial - Alcolock deliverable D3. Retrieved 27 februari 2008 from the website of the European Commission: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/alcolock_d3.pdf.

² Staten Generaal van de Verkeersveiligheid (2007). Dossier rijden onder invloed van alcohol. Aanbeveling 2.1. Cf. <http://www.fcvv.be/Docs/Groups/FCVV%20WG%20alcohol%20DEF.pdf>.

³ European Road Safety Observatory (2009). Measures for alcohol. Cf. http://www.erso.eu/knowledge/content/05_alcohol/education_and_information.htm.

alcoholslot te vergroten dient de maatregel dan ook vergezeld te gaan van rehabilitatiecursussen gericht op een meer permanente gedragsverandering bij de recidivisten.

Een tweede cruciale element waarop de Staten Generaal wijzen is dat de technologie op zich niet volstaat: *"De effectiviteit van het alcoholslot staat of valt namelijk met de kwaliteit van de supervisie van de resultaten die door de computer van het toestel worden opgeslagen. Alleen op die manier kan men vermijden dat bestuurders het toestel toch nog omzeilen."* De meest voor de hand liggende manier om het alcoholslot te omzeilen bestaat er namelijk uit om aan een nuchtere voorbijganger te vragen om in de plaats van de eigenlijke bestuurder de ademtest af te leggen. In de bepaling van de technische kenmerken van het toestel dient dan ook absoluut opgenomen te worden dat het toestel tijdens het rijden regelmatig om een herhaalttest moet verzoeken én dat het toestel in de garage dient geherprogrammeerd te worden indien zich problemen met de herhaalttests voordoen. Ook andere pogingen om het alcoholslot te omzeilen (zoals bijvoorbeeld het starten van de wagen zonder de startmotor te gebruiken, zoals bij motorpech soms gebeurd) moeten door het alcoholslot opgeslagen worden. Uit het Europese pilootproject dat door het BIVV gecoördineerd werd bleek dat de supervisie van de resultaten goed opgeleide supervisors veronderstelt, die onafhankelijk van de fabrikanten van de toestellen de pogingen tot fraude kunnen evalueren. Daarenboven moet de mogelijkheid bestaan om bij pogingen tot fraude de bestuurder tot de orde te roepen. De justitiehuisen zouden hierin een rol kunnen spelen. Binnen het kader van het huidige wetsvoorstel moeten deze elementen opgenomen worden in de bepaling van de technische kenmerken door de koning. Aangezien deze kenmerken dus niet alleen betrekking hebben op de technische kenmerken van het toestel zelf, maar ook van een volledig supervisieprogramma, lijkt het ons daarom meer aangewezen om te spreken van het invoeren van een alcoholslotprogramma en het bepalen van de kenmerken van het volledige programma, dan enkel en alleen te verwijzen naar de techniek van het toestel zelf. Dit maakt het ook mogelijk om de combinatie van het alcoholslot met een aangepast driver improvement programma in de beschrijving van de programmakenmerken op te nemen. In de beschrijving van het programma dienen ook de voorwaarden waaraan de supervisors van het alcohollockprogramma dienen te voldoen opgenomen te worden.

In het wetsvoorstel is er niet gespecificeerd of de bestuurder uitsluitend met zijn eigen wagen mag rijden, dan wel of het hem vrij staat om met andere wagens te rijden gedurende de periode van de maatregel. Om te vermijden dat gestrafte bestuurders met een tweede wagen zonder alcoholslot zouden rijden bevelen we aan om het wetsvoorstel zo te formuleren dat de bestuurder uitsluitend met motorvoertuigen zou mogen rijden waarin een alcoholslot geïnstalleerd is. Om dit te controleren moet de wet ook voorzien om deze voorwaarde aan te brengen op het rijbewijs van de bestuurder. Deze mogelijkheid is voorzien via de code 112 in de bijlage 6 aan het KB van 23 maart 1998 maar alleen toepasbaar op basis van een medische reden vastgesteld door een arts.

Voorstel advies FCVV :

De FCVV formuleert een positief advies op de invoering van de mogelijkheid voor de rechter om de installatie van een alcoholslot te verplichten mits de volgende voorwaarden gegarandeerd zijn :

- het koppelen van de straf aan een Driver Improvement programma onder de vorm van rehabilitatiecursussen;
- het organiseren van een supervisie en opvolging door een gespecialiseerde instelling;
- het uitsluiten van de mogelijkheid voor de betrokkene om met een voertuig zonder alcoholslot te rijden.

Deze drie voorwaarden dienen deel uit te maken van de straf die door de rechter wordt opgelegd.
