



**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
Verslag**

Vergadering van 21 mei 2008 (21)

Aanwezig:

P. Derweduwen, M. Scheers, D. Hendrichs, E. Greif, R. Wagelmans, Y. Loyaerts (voormiddag),
P. Lammar, E. Caelen, M. De Meuter, B. Dehaye, J. Dekoster, A. De Boeck, J. Chiers, F. Herbert,
J. Quoirin, K. Van Coillie

Verontschuldigd:

P. Deblaere, L. Van Ausloos, P. Kenis, P. Bertrand, S. Smoos, P. D'haese, T. Dhollander,
R. Steenhouwer, B. Didier, G. Popelier, L. Verkinderen; A. Meerkens

Uitgenodigd:

M. Vansnick, F. Toro, M. Collart, K. De Mulder, Y. Mannaerts

Wonen de vergadering bij (BIVV):

F. Merckx, M. Beeckmans, A. Ben Taouet (secretariaat)

Inleiding

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

Hij verwelkomt de heer Marc Vansnick die de Staatssecretaris van Mobiliteit
vertegenwoordigt.

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

De heer Eddy Greif van de Federale Politie vertegenwoordigt de heer Paul Deblaere.

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

De Voorzitter deelt mee dat na het vertrek met brugpensioen van mevrouw Michèle
Beeckmans de praktische werkzaamheden van de Commissie voortaan zullen worden
overgenomen door mevrouw Amal Ben Taouet, die sinds kort in dienst is van het BIVV.

De Voorzitter stelt voor om de agenda licht te wijzigen: de stand van zaken van de
werkgroep Educatie zal de voorstelling en bespreking van de wetsvoorstellen van de
Commissie Infrastructuur van de Kamer voorafgaan. De aangepaste agenda wordt
geaccepteerd.

Het verslag van de vorige vergadering wordt goedgekeurd mits toevoeging van mevrouw De
Boeck aan de aanwezigheidslijst.

De heer Dekoster vraagt of het mogelijk is dat leden de documenten ter voorbereiding van de vergaderingen sneller in handen krijgen. De Voorzitter geeft aan dat het BIVV een maximum aan inspanningen levert in deze zin.

De opvolging van de werkzaamheden van de werkgroepen wordt besproken, alsook de oprichting van nieuwe werkgroepen.

De heer Gilbert Auwaerts zal de werkgroep Rijopleiding leiden. Die werkgroep zal de huidige opleiding evalueren, zich zowel buigen over de denkpiste om de alcohollimiet voor beginnende bestuurders te verlagen tot 0,2 promille als over de 'gradual licence'. Bedoeling is om nog voor het novemберverlof een rapport op te stellen voor de FCVV, zodat de leden er in december kennis van kunnen nemen. De heren Chiers en Van Coillie en mevrouw De Boeck wensen deel uit te maken van die werkgroep. De heer Chiers merkt op dat het ook zinvol kan zijn om VERI, de Vereniging van Erkende Rijschool-Instructeurs, uit te nodigen omdat die vereniging heel wat expertise terzake heeft. In het kader van de werkgroep Rijopleiding wil de heer De Meûter er de aandacht op vestigen dat FAB terug afhankelijk is geworden en nu Federdrive heet. De Voorzitter antwoordt dat dit wordt nagegaan.

De heer Gailly, Directeur-generaal FOD Mobiliteit en Vervoer, zal de werkgroep Zwaar Vervoer leiden. Voor de vakantieperiode zal de werkgroep een eerste vergadering houden. De heer Hendrichs deelt mee dat de heer Gailly de Federale Politie een officiële brief heeft gestuurd om eigen metingen te kunnen uitvoeren. De Voorzitter geeft aan dat het ook BIVV steun kan verlenen aan de werkgroep. Zo kan er informatie worden verkregen over de methodologie van metingen en dergelijke.

Mevrouw Michèle Guillaume van het BIVV zal nog een vergadering voorzien in het kader van de werkgroep Infrastructuur. Om de situatie te objectiveren zijn indicatoren nodig.

Ook aandacht voor fietsers en voetgangers blijft belangrijk via de werkgroep Zwakke Weggebruikers. Mevrouw Lieve Vermoeren zal de activiteiten van de werkgroep Zwakke Weggebruikers heropstarten.

Het idee wordt geopperd om een werkgroep Motorrijders op te richten, want het aantal motorrijders stijgt en de situatie wordt dringender. Hans Van Den Broeck van het BIVV die voorzitter van deze werkgroep zou worden, verlaat het BIVV. Er dient dus gezocht te worden naar een nieuwe kandidaat-voorzitter.

Opvolging van de aanbevelingen van de FCVV

Samenvatting van de activiteiten van de Task Force van het IMCVV

Om het volgende Interministerieel Comité van de Verkeersveiligheid voor te bereiden, heeft de Task Force een aantal werkgroepen opgericht:

- Een werkgroep Handhaving om de werkgroep Handhaving van de FCVV op te volgen, om cijfers van controles en dergelijke te verzamelen, om akkoorden te sluiten over het aantal controles, enzovoort.

- Een werkgroep Communicatie dat zich toespitst op een doeltreffend communicatiebeleid inzake verkeersveiligheid, meerbepaald op het rijden onder invloed van alcohol, het niet-dragen van de veiligheidsgordel en het rijden met aan een onaangepaste snelheid.
- Een werkgroep Infrastructuur.

De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer zal verder een inventaris opmaken van wat zou moeten worden geregionaliseerd naar aanleiding van het bijzondere wetsvoorstel dat voorgelegd werd aan de Senaat.

De heer Herbert wijst op het belang van communicatie. Hij vraagt dan ook de communicatie breed uit te werken. Hij zal de FCVV daartoe een tekst overmaken.

De volgende Task Force zal doorgaan op 4 juni 2008.

Opvolging van de aanbevelingen van de FCVV door de Commissie Infrastructuur van de Kamer

De Voorzitter verwijst naar de tabel met een overzicht van de uitgebrachte adviezen door de FCVV (zie bijlage) en geeft het woord aan mevrouw Toro. Zij licht de laatste kolom toe: die informatie is afkomstig van de website van de Kamer. Als de wetsvoorstellen of resoluties nog niet werden besproken, staat er geen informatie op de website. Tegen de volgende vergadering van de FCVV zal mevrouw Toro trachten meer informatie in te winnen over de evolutie van de teksten. De heer Herbert voegt daaraan toe dat het er vooral op aankomt om informatie te verkrijgen over de adviezen van de FCVV die opgevolgd of verworpen werden.

Voorstelling en bespreking van de voorstellen voorgelegd door de Staatssecretaris voor Mobiliteit

Aankondiging van politiecontroles (n.a.v. mondelinge vraag nr. 4607 van de heer Jef Van den Bergh in de Commissie Infrastructuur van de Kamer)

De Voorzitter verleent de heer Greif het woord die een overzicht schetst van de aanleiding tot het discours rond de aankondiging van politiecontroles.

Een Gentse firma levert die aankondiging via GSM als dienst. Vraag is of dit getolereerd kan worden of niet. Het doel van verkeershandhaving is de pakkans te vergroten om zo het rijgedrag te beïnvloeden. Daarbij is het zichtbaar maken en het communiceren van controles van groot belang. De federale politie is daarom zelf al begonnen met aankondigingen van verkeerscontroles. Het komt er op aan om een gunstig evenwicht te vinden inzake publiciteit rond deze controles. De cruciale vraag stelt zich dan ook wanneer die ruchtbaarheid eerder leidt tot een ontwijkingsgedrag in plaats van een attitudewijziging. Bovendien sluit de dienst dat Gentse firma aanbiedt nauw aan bij de radioberichten over de controles.

Er bestaat geen wettelijke basis om een verbod tot aankondiging van dergelijke controles op te leggen, tenzij het: artikel 62bis van de verkeerswet, dat voorziet dat sommige toestellen niet toegelaten zijn in de wagen. Het gaat hierbij om toestellen die radars opsporen.

De wetgeving richt zich met andere woorden enkel op producten die politiecontroles aankondigen, niet op de dienstverlening die de Gentse firma aanlevert. Dat maakt het moeilijk om het probleem aan te pakken in het kader van de bestaande wetgeving. De betrokken firma maakt gebruik van officiële aankondigingsberichten van de federale politie zelf en van berichten die de weggebruiker zelf doorgeeft. Ze biedt de weggebruiker dus enkel een centralisatie van die informatie aan. De heer Wagelmans beaamt dat. Dat maakt dat de Gentse firma eventueel enkel door een fraudeaanklacht kan worden tegengehouden.

De heer Herbert meent dat er wel degelijk een onderscheid is tussen de communicatie van controles door de politiediensten enerzijds en de radioberichten over snelheidscontroles anderzijds. Hij stelt dat er niet duidelijk wordt gecommuniceerd. Om een voldoende hoge subjectieve pakkans te creëren, moet je ook communiceren dat er buiten de aangekondigde ook onaangekondigde controles zullen doorgaan. Zoniet wek je de indruk dat er slechts weinig wordt gecontroleerd. De Voorzitter geeft aan dat zulke communicatie inderdaad belangrijk is, net zoals ook sensibilisatiecampagnes dat zijn. Verder is er ook het algemeen probleem dat het aantal verkeerscontroles hoger moet liggen. De heer Van Coillie heeft eerder een andere indruk dan de heer Herbert. Ook kranten, televisie, ... informeren de weggebruiker over snelheidscontroles... Een maximale ruchtbaarheid verhoogt het subjectieve risico. Wat de alcoholcontroles betreft, is er wel sprake van een ander effect. Ook de heer Chiers is minder pessimistisch over dat effect: er moet regelmatig worden gecommuniceerd over alcoholcontroles, maar het zijn ook de bestuurders die onder invloed rijden die de aankondiging via GSM-berichtjes juist opzoeken. Zo wordt de probleemgroep dus bereikt.

De heer Herbert werpt de vraag op wie de eigenlijke bron van informatie is bij die dienstverlening. Het is niet bekend wie de firma verwittigt van een controle. Is dat iemand die de controle daadwerkelijk heeft gezien? Die persoon geeft die informatie door met het oog op vermijdingsgedrag, niet om de subjectieve pakkans te verhogen.

De Voorzitter merkt op dat het BIVV weinig heeft gereageerd op de hele kwestie, omdat dergelijke firma's juist de controverse opzoeken. Een werkgroep kan zich beter over het hele discours buigen, want het betreft eerder een juridische kwestie.

De heer Greif vraagt of het effect van controleaankondigingen op de pakkans onderzocht kan worden. Wat wordt er gegenereerd door meer snelheidscontroles en wat door de communicatie? De heer Van Coillie stelt dat de rijkswacht vroeger het effect van de communicatie op de pakkans is nagegaan: niet enkel op de plaats van de controles, maar ook elders. Volgens de heer Greif daalt de snelheid effectief, hoewel er andere variabelen meespelen waarmee de studie van de federale politie geen rekening hield. Mevrouw Scheers treedt de vraag naar wetenschappelijk onderzoek bij. In verder metingen zal worden gepeild naar die effecten, want een efficiënt evenwicht tussen aangekondigde en onaangekondigde controles is van enorm belang.

Bespreking van de voorstellen van de FBAA betreffende autocars

De Voorzitter verleent het woord aan de heer Mannaerts, directeur van de Federatie van de Belgische autobus- en autocarondernemers en van reisorganisatoren (FBAA). Deze presentatie behandelt voorstellen in het kader van (zie bijlage):

- 100 km/u op autosnelwegen.
- De afschaffing van het inhaalverbod bij regenweer.
- De mogelijkheid tot het gebruik van busbanen.

Afschaffing inhaalverbod bij regenweer

De heer Mannaerts voegt nog toe dat autocars nu ook al tussen andere wagentypes in het verkeer rijden. Wat de afschaffing van het inhaalverbod bij regenweer betreft, is er sprake van een risicofactor, maar die zou enorm laag zijn.

De heer Herbert vraagt in verband met de afschaffing van het inhaalverbod bij regenweer of het BIVV of de FBAA over cijfergegevens beschikt omtrent ongevallen met bussen.

100 km/u op autosnelwegen

Mevrouw De Boeck vraagt tevens om een vergelijkend overzicht van de technische vereisten bij oudere en nieuwe bussen. De heer Mannaerts stelt dat (Belgische) bussen gekeurd moeten worden door de GOCA om in Duitsland aan een snelheid van 100 km/u te mogen rijden. Verder doen fabrikanten ook baanvastheidstesten en wordt er achter een de chauffeur een bescherming tegen voorwerpen geplaatst. Er zijn ook normen opgelegd qua motorkracht en remvermogen. In Duitsland heeft men vastgesteld dat voertuigen van zes à zeven jaar oud ook aan die normen beantwoorden. Een dergelijke keuring is er dus overbodig. In België voldoen 99% van autocars aan de normen.

De heer Van Coillie merkt op dat in Nederland ook een snelheid van 100 km/u van kracht is voor de nieuwe ingeschreven voertuigen. Er is bij dit voorbeeld echter de omgekeerde logica gevolgd. Nederlands onderzoek wees uit de snelheidslimiet niet werd gerespecteerd door autocars. Als gevolg is de Nederlandse wetgeving aangepast aan de reële situatie. De heer Van Coillie vreest ook dat wagens met een aanhangwagen zullen worden ingehaald door autocars als die laatsten 100 km/u mogen rijden. De Voorzitter deelt mee dat de autocars via een snelheidsbegrenzer tot een snelheid van 100 km/u kunnen gedwongen worden.

De heer Mannaerts geeft aan dat er een verplicht examen hoort bij de homologatie van het voertuig. Dit hoeft niet in Duitsland te gebeuren, maar kan bij de GOCA dat de nodige documenten aflevert. Er zijn uiteraard ook bussen die vóór 2003 werden gehomologeerd. In andere landen worden de normen gerespecteerd en kans de bus worden gecontroleerd door de boorddocumenten.

De heer Herbert pikt daarop in: autocars en autobussen kennen in Duitsland een verschillende maximale toegelaten snelheid (80 km/u en 100km/u). Hij vraagt de heer Mannaerts of die de 100 km/u voor beiden wil. De heer Mannaerts antwoordt van niet, hij wil die snelheid enkel voor autocars, mét een attest dat de controlediensten kunnen nagaan.

De heer Wagelmans verwijst naar een vergadering van de federale overheid: in Vlaanderen blijkt het aantal ongevallen met zwaar vervoer met 30% gestegen te zijn, terwijl dat in Wallonië met 25% is gedaald. Vooraleer er sprake is van een verhoging van de maximaal toegelaten snelheid voor autocars, moeten we de details van die cijfers over Vlaanderen afwachten. De heer Lammart voegt daaraan toe dat die cijfers afkomstig zijn uit de barometer van de verkeersveiligheid van januari 2008. Dat verschil tussen Vlaanderen en Wallonië moet inderdaad verder worden bekeken. Toch wil de heer Mannaerts die cijfers

nuanceren. Die statistieken verwijzen naar ongevallen met vrachtwagens, terwijl het hier om ongevallen met touringcars gaat. Buiten het zware ongeval in De Pinte hebben er volgens de heer Mannaerts dit jaar nog geen ongevallen plaatsgevonden.

De heer Greif vraagt of de harmonisering waar de heer Mannaerts voor pleit enkel betrekking heeft op snelheid of ook op andere voorwaarden. De heer Mannaerts repliceert dat hij voor een systeem pleit dat analoog is aan de situatie in Frankrijk (harmonisering mét een attest). De heer Greif vraagt ook om meer gedetailleerde cijfers om duidelijk het argument te zien hoe de heer Mannaerts tot de conclusie komt dat dit geen verhoogd risico inhoudt. Kan daar met de huidige cijfers wel een representatieve uitspraak over gedaan worden. Mevrouw Toro stelt dat het document uit de bijlage slechts de cijfers voor één specifiek jaar toelicht, maar het is zeker mogelijk om ook een overzicht van de ongevallen met minstens één autocar toe te lichten in zijn totaalsituatie.

De heer Herbert merkt op dat een uniformisering interessant kan zijn voor het transitverkeer, indien blijkt dat dit geen verhoogd risico inhoudt. Hij stelt zich verder de vraag wat het economische voordeel juist is om de maximaal toegelaten snelheid van autocars op te trekken van 90 km/u tot 100 km/u. Aangezien België maar een klein land is zal de tijdswinst hierdoor slechts gering zijn. De heer Mannaerts ziet als belangrijkste reden een vereenvoudiging van de taak van de chauffeur die ook vaak in het buitenland rijdt. Een uniformisering van de snelheid zou die taak vergemakkelijken. De Voorzitter herhaalt het nut van de snelheidsbegrenzer voor autocars.

De heer Van Coillie heeft een bedenking bij het soepel verloop van het verkeer bij een maximaal toegelaten snelheid van 100 km/u. Als autocars vrachtwagens inhalen, dan rijden ze al gauw 120 km/u. Met een snelheidsbegrenzer zou dat inhaalmanoeuvre dus langer duren. De heer Mannaerts antwoordt dat niet alle vrachtwagens 90 km/u halen. Naargelang de lading rijden ze trager en kunnen vrachtwagens ook sneller worden ingehaald.

De Voorzitter vraagt de heer Greif of automatische camera's een onderscheid kunnen maken tussen vrachtwagens, autocars, en dergelijke die hetzelfde volume hebben. Dat is volgens de heer Greif niet het geval. Het is trouwens onmogelijk om dat op korte termijn te realiseren. Dat maakt de handhaving per voertuigtype en volume momenteel onmogelijk. De heer Chiers vraagt in welke mate die kwestie nog prioritair is, als er sprake is van de snelheidsbegrenzer. De heer Greif merkt op dat het daarbij niet om de 100 km/u van de autocars draait, maar om de handhaving van de 90 km/u door vrachtwagens die enorm moeilijk wordt. Toch moet er meer automatisch worden gecontroleerd om het aantal snelheidscontroles op te trekken. Dat lijkt de heer Vansnick geen probleem te zijn als ook de vrachtwagens met een snelheidsbegrenzer rijden. De heer Greif beaamt, maar de handhaving richt zich naast snelheid ook op het volume van de vrachtwagens.

De heer Herbert meent dat je vanuit een coherent beleid de weggebruiker niet kan meegeven dat de snelheid van personenwagens wél prioriteit is en de snelheid van vrachtwagens niet. De heer Van Coillie herhaalt dat we niet akkoord kunnen gaan met het voorstel voor wat betreft de snelheid van wagens met een aanhangwagen. Volgens de heer Hendrichs wordt enkel het gewicht van de aanhangwagen berekend, niet de totale massa. Dat heeft de werkgroep ter Vereenvoudiging van de Wegcode bij consensus opgeworpen. De heer Herbert concludeert dat als je de argumenten pro en bezwaren naast elkaar legt, het standpunt van de FCVV duidelijk wordt. Bovendien vond de heer Herbert het argument van de heer Mannaerts –de vereenvoudiging van de taak voor de chauffeur- niet uitermate sterk.

De heer Dekoster heeft twijfels bij de heer Mannaerts argument dat er op de Belgische wegen geen ongehomologeerde autocars rijden. De heer Chiers beaamt dat.

Mevrouw De Boeck geeft aan dat de onmogelijkheid tot het handhaven van snelheid van 100 km/u zwaar doorweegt in de conclusie van de FCVV. Ze gelooft ook dat er nog heel oude autocars rondrijden en kinderen vervoeren. De heer Wagelmans pikt daar even op in: de politie zegt niet dat ze dat niet kan handhaven. Volgens de heer Loyaerts is de handhaving al complex genoeg: je moet uitmaken om welk voertuigtype het gaat, welke snelheid, ... Bij vastgelegde toegestane snelheden van 90 km/u en 120 km/u hou je het eenvoudig en verstaanbaar. Bovendien heeft hij er twijfels bij dat autocars aan 100 km/u een vlotter verkeer waarborgen bij het inhalen van vrachtwagens. Ook de heer Hendrichs acht het opportuun om het bij de categorieën 30, 50, 70, 90 en 120 km/u te houden en geen bijkomende snelheidscategorie te creëren. In die optiek zou de 60 km/u voor vrachtwagens opgetrokken kunnen worden naar 70 km/u.

De Voorzitter besluit dat de FCVV ervoor pleit om de snelheid te behouden zoals nu het geval is. De tijdswinst is in een klein land als België namelijk miniem. De Wegcode wordt trouwens alleen maar complexer door een invoering van een maximaal toegelaten snelheid van 100 km/u. Men moet bovendien ook rekening houden met alle aspecten die met de controles gepaard gaan.

De mogelijkheid tot het gebruik van busbanen

De Voorzitter verleent de heer Dupriez het woord. Hij geeft een toelichting bij het voorstel dat op 23 mei 2008 in de plenaire zittingkamer wordt besproken (zie document). De Voorzitter acht het wenselijk om van de twee amendementen één amendement te maken. Het BIVV is tegen een veralgemening van de toelating om op het busvak te rijden.

Volgens de heer Loyaerts gaat het om een vereenvoudiging of verduidelijking naar de weggebruiker toe. Als de wegbeheerder zowel signalisatieborden voor taxi's als voor bussen en dergelijke moet plaatsen, dan wordt het ingewikkeld voor de weggebruiker. Zo riskeer je trouwens het zwaar vervoer, wagens, fietsers, ... op één rijvak te laten rijden. De heer Van Coillie is het daar niet mee eens. Volgens hem gaat het erom de weggebruiker de regels beter te leren kennen. Daarom vraagt de heer Van Coillie aandacht voor de rijopleiding. De heer Dehaye brengt daarbij een aantal zaken in rekening. Allereerst merkt hij op dat fietsers oorspronkelijk naar aparte fietspaden zijn overgebracht om veiligheidsredenen. Daarnaast rijden bus en fietser de laatste 50 meter voor het verkeerslicht ongeveer aan dezelfde snelheid. Tenslotte zijn buschauffeurs opgeleid om te anticiperen op fietsers op busbanen, maar niet op bromfietsers.

De heer Herbert meent dat er ook argumenten moeten worden opgeworpen om ecologisch naar minder individueel vervoer toe te groeien en dus meer de bus te nemen. Hij vraagt of er buiten Londen – waar het aantal ongevallen met 11% is gedaald door het verhoogd busbanengebruik – nog andere gegevens over steden met dit soort maatregelen beschikbaar zijn. Minder wagens en meer personen per bus betekent allicht minder verkeersongevallen. De heer Dupriez geeft mee dat andere cijfers een daling van het aantal ongevallen aantonen van 7% indien er meer personen zich met de bus verplaatsen.

De heer De Meûter heeft een aantal bemerkings bij de discussie. Zo kan hij zich wel vinden in de opleiding van buschauffeurs, maar wat is de opleiding van de fietser die op de busbaan

rijdt? Verder stoort het de heer De Meûter dat de verbetering van 11% in Londen als niet relevant wordt afgedaan. Zelfs indien een verhoogd busbaangebruik geen verbetering van de verkeersveiligheid met zich mee zou brengen, zou het misschien wel een verbetering van de mobiliteit met zich meebrengen. Hij heeft wel zijn twijfels bij het toelaten van motorrijders op de busbanen waar bussen in tegengestelde richting kunnen rijden. De heer De Meûter stelt zich verder ook vragen bij het niet toelaten van snorfietsen op busbanen, terwijl die toch even snel of een lagere snelheid aanhouden dan fietsers. Volgens de heer De Meûter kan het niet dat fietsers niet voor een rood licht hoeven te blijven staan, terwijl motorrijders dat wel moeten doen. Bovendien staat ergens in de tekst geschreven dat motorrijders storend zouden zijn voor bussen. Dat is volgens de heer De Meûter niet het geval. Nogmaals: mobiliteit is ook een belangrijk gegeven in deze kwestie. De heer Van Coillie deelt de mening van de heer de Meûter qua mobiliteitsaandacht. Busbanen zouden efficiënter moeten worden gebruikt: motorrijders toelaten draagt bij tot de mobiliteit. De heer Dehaye beaamt dat, maar naast een verhoging van de mobiliteit mogen we niet voorbijgaan aan de gezondheid van de weggebruiker. Denk maar aan de verplaatsing per fiets. Hij wil dus eerst de totaalsituatie in al haar aspecten bekijken alvorens een uitspraak te doen.

De Voorzitter geeft aan dat het gevaar schuilt in de verwachtingen van de weggebruiker. De bus is goed zichtbaar door haar omvang en gewicht en andere chauffeurs verwachten de bus dan ook op de busbaan. Motorrijders worden minder verwacht, zeker op de busbaan. Dat is vooral de reden om motorrijders niet toe te laten op de busbaan. Het is niet de bedoeling de motorrijders te viseren.

De Voorzitter vestigt er de aandacht op dat het voorstel ook privé-vervoer betreft, niet enkel openbaar vervoer. Volgens de heer Greif beantwoordt de autocar nog het meest aan het gemeenschappelijk vervoer zodat het aantal auto's zal afnemen. Hij ziet daarom niet in waarom taxi's – die toch enkel een beperkt gemeenschappelijk vervoer aanbieden- op de busbaan rijden. In dat geval moet er volgens de heer Herbert een algemene regelgeving voor heel België komen.

De heer Caelen werpt de vraag op hoe dat allemaal zal worden gecommuniceerd naar de weggebruiker. Er moeten dan ook nieuwe pictogrammen komen. De heer Greif meent dat er inderdaad al moet bekeken worden wat de meest eenvoudige en duidelijke oplossingen zijn wat de pictogrammen betreft. De weggebruiker zou eigenlijk niet moeten stoppen om na te gaan of hij wel degelijk op de busbaan mag. Hoewel de heer De Meûter geen probleem ziet voor motorrijders op busbanen, stelt de heer Greif dat de situatie op de snelweg heel anders is dan in het stadscentrum.

De Voorzitter geeft aan dat het BIVV een brochure kan uitbrengen met een aantal tips en raadgevingen omtrent het gebruik van busbanen. Hij besluit dat het FCVV voorstander is van het voorstel om touringcars toe te laten op busbanen, wat voor fietsers al het geval is. Wat de bromfietsers betreft, pleit de FCVV ervoor om de wegbeheerder te laten beslissen in functie van het specifieke wegontwerp.

Gebruik van de valhelm van het type 'Braincap' (n.a.v. de mondelinge parlementaire vraag nr. 4475 van de heer Jean-Luc Crucke in de Commissie Infrastructuur van de Kamer)

De Voorzitter licht het voorstel toe. Vraag is of een helm die vóór 1992 werd gehomologeerd die homologatie behoudt of niet. De Voorzitter stelt een verbod van deze valhelmen van het type braincap voor, omdat ze stroken met de huidige veiligheidsnormen.

De heer Herbert merkt een tendens op waarbij een toename van het aantal scooters ook gepaard gaat met het hergebruik van oude helmen. Zulke valhelmen blijken tegenwoordig trendy te zijn. De heer Herbert maakt de vergelijking met de oude wagens zonder gordel. Hoewel dat ook nog legaal is, blijft het enorm onveilig. De heer Wagelmans merkt op dat carnavalwagens sinds kort vrijgesteld zijn van inschrijving, maar enkel mits een aan een aantal voorwaarden is voldaan. Een dergelijk systeem zou ook kunnen worden toegepast op de braincap.

De Voorzitter geeft aan dat de standpunten worden gesynthetiseerd.

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

De Voorzitter stelt voor om de wetsvoorstellen van de Commissie Infrastructuur van de Kamer te bespreken.

1. 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 0656/001)

De Voorzitter verleent mevrouw Toro het woord. Het wetsvoorstel verplicht de wegkapiteins om een bewijs voor te leggen dat ze een specifieke opleiding gevolgd hebben, gezien de verantwoordelijkheid die op hun schouders rust bij het begeleiden van fietsers of motorfietsers. Dit wetsvoorstel werd al besproken op de vorige vergadering van de FCVV, maar er werd tijd gevraagd om een sluitend advies te geven.

De heer Hendrichs waarschuwt er in het kader van de opleiding van wegkapiteins voor de begeleiding van groepen van 15 fietsers of meer voor dat we riskeren om vriendengroepen te viseren. Is een groep van 15 personen niet te weinig om een opleiding op te leggen? De heer Dekoster beaamt dat.

De heer Van Coillie recapituleert het voorstel van de werkgroep ter Vereenvoudiging van het Verkeersreglement om al die opleidingen samen te brengen in plaats van opnieuw een aparte opleiding te voorzien. De Heer Herbert stelt zich de vraag waarom seingeverers en dergelijke een aparte opleiding zouden krijgen. Waarom geen leiders van jeugdbewegingen en dergelijke ook onder dat statuut laten opereren, zodat ze ook een opleiding volgen om een zekere verantwoordelijkheid te dragen? De heer Dekoster geeft aan dat eerst de opleiding moet worden uitgewerkt, en pas daarna gekeken welke categorieën van toepassing mogelijk zijn.

De Voorzitter besluit dat de FCVV de auteurs van het wetsvoorstel erop wijst dat de verplichting voor de wegkapiteins om in het bezit te zijn van een deelnemerslijst (zie toelichting pagina 3) sinds 2003 is afgeschaft (deze opheffing werd van kracht op 1 januari 2004). De FCVV bevestigt dat er een reële behoefte is aan een opleiding voor wegkapiteins, maar vindt het noodzakelijk om eerst de inhoud van de opleiding af te bakenen, alvorens ze verplicht te maken. Op deze manier kan men een juiste keuze

maken van het opleidingsorgaan (de opleidingsorganen) dat (die) gemachtigd is (zijn) om deze opleiding te verstrekken, en de evaluatiemiddelen bepalen. De FCVV beveelt tevens aan dat deze opleiding verplicht wordt voor wegkapiteins die verantwoordelijk zijn voor grote groepen fietsers of motorrijders. De FCVV meent echter dat het in het wetsvoorstel vastgelegde minimumaantal (met name 15 deelnemers) hoger moet liggen. Dit beperkte aantal kan immers ook van toepassing zijn op groepen die in familieverband af en toe een uitstapje maken, met als resultaat dat dergelijke uitstapjes verboden worden indien geen enkel gezinslid de opleiding gevolgd heeft. De FCVV kondigt tenslotte aan dat de werkgroep “verkeersvereenvoudiging” zijn aanbeveling over de uniformisering van de verschillende statuten van de wegkapiteins spoedig zal formaliseren.

2. Wetsvoorstel tot wijziging van de regelgeving met het oog op de inschrijving van bromfietsen en het invoeren van het rijbewijs voor bromfietsgebruikers. (doc 52 0697/001)

Dit wetsvoorstel voert een gelijkaardige bepaling in als de wetsvoorstellen 0149/001 en 0459/001 inzake de inschrijving, evenals een nieuwe bepaling houdende de verplichting voor bromfietsers klasse A om houder te zijn van een rijbewijs.

De Voorzitter geeft enkele statistieken mee van de ongevallen met bromfietsers. Zo blijken er meer dodelijke ongevallen met bromfietsen van klasse A te zijn dan met bromfietsen van klasse B. De heer Dekoster merkt op dat dit enkel officieel het geval is, want vele bromfietsen A zijn als bromfietsen B ingeschreven.

De heer Quorin duidt aan dat snelheid niet de enige oorzaak is van de ongevallen met bromfietsen, maar ook de kennis van de Wegcode speelt mee. Bromfietsers van klasse A hebben namelijk geen rijbewijs behaald of een opleiding gekregen. De heer Greif meent dat we dan misschien ruimer moeten denken en ons durven afvragen of de klasse A dan nog wel zin heeft? De heer Herbert vraagt of er in Nederland ook een verschil wordt gemaakt tussen de verschillende bromfietsen? De heer Hendrichs pikt in dat er om sociale redenen misschien wel een klasse nodig is voor de mensen die mobiel moeten zijn, maar geen rijbewijs kunnen halen. Dat kan volgens de heer Caelen via de fietsers worden opgelost. De heer Quorin meent dat het wegvallen van de klasse A minder legislatieve problemen met zich zou meebrengen dan het instellen van een rijbewijs voor die klasse.

De heer Herbert vraagt of er op het vlak van verzekeringspremies geen verschil wordt gemaakt. De Voorzitter vermoedt dat dit wel het geval is, maar er moet worden nagegaan of dit ook daadwerkelijk zo is.

De heer Van Coillie vraagt of het principe van de verworven rechten hier van toepassing is. Indien je rijdt met een bromfiets A zonder rijbewijs, is dat dan een verworven recht voor heel het leven? Volgens de heer Herbert zal de jongerengroep met dat recht zichzelf mettertijd uitdoven omdat ze vanaf een bepaalde leeftijd (ongeveer 18 jaar) met een ander voertuig beginnen te rijden.

De Voorzitter concludeert dat de FCVV opnieuw een positief advies uitbrengt over de inschrijving en verwijst de Commissie Infrastructuur naar de argumentatie bij het

positieve advies over de teksten 0149/001 en 0459/001 (vergadering van 18 februari 2008). Aangaande de bepaling die vraagt om de uitzondering op te heffen die bromfietzers klasse A momenteel vrijstelt van de verplichting om een rijbewijs te bezitten, wijst de FCVV erop dat de rijbewijsverplichting voor bromfietzers klasse A zelfs niet nodig zou zijn indien deze bromfietsen in orde zouden zijn met de wettelijke voorschriften (en dus niet opgedreven zouden zijn). Volgens de door het BIVV doorgegeven ongevalgegevens (zie bijlage) stemt het aantal ongevallen met een bromfietser klasse A ruwweg overeen met het aantal ongevallen met bromfietzers klasse B. Voor bromfietzers klasse A ligt het aantal doden echter tot twee keer hoger dan bij bromfietzers klasse B. Het besturen van een bromfiets klasse A lijkt dus veel gevaarlijker.

De FCVV meent dat de algemene verplichting tot het behalen van het rijbewijs de bestuurders ervan zou doen afzien om hun bromfiets klasse A op te drijven. Het zou echter nuttig zijn na te gaan of het op wettelijk vlak niet eenvoudiger en sneller zou zijn om klasse A af te schaffen, in plaats van het rijbewijs verplicht te maken voor deze klasse. Het onderscheid tussen de twee klassen zou immers geen bestaansredenen meer hebben. In dit opzicht onderstreept de FCVV de noodzaak om fietsen met elektrische hulpmotor te promoten (met gelijkaardige prestaties als een bromfiets klasse A) voor personen die het rijexamen niet zouden kunnen afleggen of er niet zouden voor slagen (sociale noodzaak voor de minstbesteden om toch over een verplaatsingstoestel te beschikken). Zo de afschaffing van klasse A te rechtvaardigen blijkt, beveelt de FCVV aan dat een redelijke termijn wordt vastgelegd om de wegbeheerders en de gebruikers van "echte" bromfietsen klasse A de tijd te geven om zich voor te bereiden op de effecten van deze afschaffing, en om het nodige te doen.

Als er tenslotte een verplichting wordt ingevoerd tot het behalen van een rijbewijs, zou men ook moeten voorzien in een datum vanaf dewelke bestuurders geboren vóór een bepaald jaar moeten voldoen aan deze verplichting. Op die manier zouden oudere gebruikers van dit vervoermiddel, waarbij het risico op opdrijven lager ligt, vrijgesteld worden.

Stand van zaken van de werkgroepen

Stand van zaken werkgroep Educatie

De Voorzitter geeft het woord aan mevrouw Collart en mevrouw De Mulder, die de aanbevelingen van de werkgroep Educatie voorstellen (zie dossier).

Mevrouw De Boeck vraagt of alle scholen toegang hebben tot een verkeerspark. Heeft de werkgroep Educatie daar een zicht over? Mevrouw De Mulder antwoordt dat de meeste politiezones over mobiele verkeersparken beschikken en dat ook het BIVV materiaal in huis heeft. Bovendien kan je zelfs met weinig materiaal verkeerseducatie geven. Daartoe heeft het BIVV een video gemaakt. De heer Wagelmans pikt in dat niet elke politiezone over een verkeerspark beschikt. Hij vraagt of er overkoepelende overheidsdiensten zijn die materiaal kunnen uitlenen. Indien er veel van de zones wordt verwacht, dan moeten zij door dergelijke diensten ook ondersteund worden. De heer Greif beaamt dat. Er zijn voldoende

verkeersparken gebouwd door de provincies en dergelijke, zodat een grote groep scholen daar toegang tot heeft.

De heer Herbert stelt de vraag of er een evaluatie is opgemaakt van die aanbevelingen en of er dan best practices worden aanbevolen als uitwisseling van informatie. De Voorzitter repliceert dat het hier aanbevelingen van een werkgroep betreft, wat maakt dat ze nog langs de FCVV moeten passeren. In dat geval stelt de heer Herbert dat de IMCVV een evaluatiewerkgroep kan oprichten. Mevrouw Collart geeft aan dat het moeilijk te meten is of educatie het aantal verkeersongevallen effectief terugschroeft. De werkgroep heeft trouwens heel wat ervaringen uitgewisseld. De heer Wagelmans merkt op dat best practices trouwens ook via de website van het Netwerk Coördinatoren Verkeer kan worden opgenomen.

De heer Herbert vraagt of er jaarlijks een lijst kan worden opgesteld van zaken die worden opgevolgd. De Voorzitter verduidelijkt dat dit één van de acht aandachtspunten is die de SGVV van maart 2007 heeft beklemtoond.

De heer Wagelmans stelt zich de vraag wat er met de aanbevelingen van de werkgroep Educatie zal gebeuren als de regionalisering van kracht gaat. De heer Caelen voegt daaraan toe dat er zich dan een probleem stelt met Brussel, omdat er dan twee Franstalige partners aan tafel zitten. Volgens de heer Hendrichs maken ook regionale ministers of hun vertegenwoordigers deel uit van de Task Force die is opgericht om de doelstellingen van de SGVV op korte en op lange termijn te behalen.

De heer Dekoster deelt mee dat er een interessante vergadering heeft plaatsgevonden met de Waalse Gemeenschap. Het kind moet worden opgeleid en leren zijn voertuig te beheersen. In Groot-Brittannië werken de minister van Transport en de minister van Educatie samen. Dat zou ook in België het geval moeten zijn. Mevrouw Collart geeft aan dat de tekst eerst langs het parlement moet passeren. Zo een vergadering is maar een eerste etappe. De adviezen betreffen eerder een gids. Er zijn nog geen officiële stappen ondernomen.

De heer Van Coillie meent dat er ook een opleiding moet voorzien worden voor de leerkrachten zelf. Mevrouw De Mulder antwoordt dat dit al werd opgenomen in de algemene aanbevelingen.

De FCVV gaat akkoord met de algemene aanbevelingen van de werkgroep Educatie en met de aanbevelingen voor de Vlaamse en Waalse Gemeenschap.

De Voorzitter deelt mee dat dit wordt overgemaakt aan de Staatssecretaris voor Mobiliteit.

Bespreking van de voorstellen 0702, 0713 en 4-500/1

De Voorzitter stelt voor om de wetsvoorstellen 0702, 0713 en 4-500/1 te bespreken.

3. 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 verleent mevrouw Toro het woord. Dit wetsvoorstel zou fietsers toelaten om bij rood licht en bij vast oranjegeel licht dadelijk rechtsaf te slaan, op voorwaarde dat de fietser vertraagt en de overstekende voetgangers en kruisende voertuigen voorrang verleent.

De heer Hendrichs geeft aan dat dit voor kinderen een ingewikkelde zaak is.

De heer Herbert meent dat dit voorstel dode hoekongevallen kan verminderen: als de vrachtwagen moet afslaan, zijn de fietsers al weg. De heer Van Coillie ziet qua verkeersveiligheid daarentegen geen voordeel in het wetsvoorstel.

De Voorzitter wil de aandacht er op vestigen dat een gemotoriseerd voertuig momenteel voorrang moet verlenen aan zwakke weggebruikers bij kans op lichamelijke letsels. Als de fietser de kruisende voertuigen voorrang moet verlenen, dan kan dit verwarring zaaien indien er niet voldoende over wordt gecommuniceerd.

Mevrouw De Mulder vraagt om eerst te vergelijken met cijfermateriaal uit Nederland. De heer Caelen waarschuwt eerder voor een vergelijking met de noorderburen. In Nederland zijn er naast het zebrapad ook kanalisatiestrepen waar je kan oversteken op eigen risico, als de weg 'vrij is'.

De Voorzitter concludeert dat de FCVV een negatief advies uitbrengt. De FCVV vermeldt dat deze bepaling dreigt te worden geïnterpreteerd als een uitbreiding van de voorrang van rechts. Als de tekst zou worden goedgekeurd, zou het verstandig zijn om te preciseren dat de fietser die dit manoeuvre uitvoert geen voorrang heeft, wat ook aanzienlijke inspanningen zou vergen op het vlak van informatie en sensibilisatie. De FCVV meent dat deze bepaling ook zou kunnen leiden tot een vooralsnog onbestaande conflictsituatie, die de verkeersveiligheid in het gedrang zou kunnen brengen. In dit opzicht wijst de FCVV erop dat indien kwetsbare weggebruikers (fietsers, voetgangers, personen met verminderde mobiliteit, passagiers, ruiters) verwondingen oplopen, artikel 29 bis van de wet van 21 november 1989, gewijzigd door de wet van 30 maart 1994, van toepassing is. Dit artikel voorziet in een automatische schadeloosstelling van de kwetsbare weggebruiker, ongeacht of hij al dan niet verantwoordelijk is voor het ongeval.

Rekening houdend met het streven naar vereenvoudiging, zou deze bepaling het tegenovergestelde effect hebben, en de zaken er alleen maar ingewikkelder op maken. Anderzijds is de wetgever in staat om in de zin van deze bepaling te handelen, door middel van signalisatietoestellen die fietsers toestaan om aan een verkeerslicht rechts af te slaan. De wegbeheerder kan bovendien een fietspad aanleggen dat de fietser toelaat om vóór de verkeerslichten naar rechts af te slaan (hiertoe moet het fietspad de fietser rechts van de verkeerslichten brengen). Deze verkeersconfiguratie werd op sommige plaatsen al overwogen.

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 inzake de minimumsnelheid op de autosnelwegen. (doc 52 0713/001)

De Voorzitter geeft het woord aan mevrouw Toro. Tijdens de vorige vergadering van de FCVV werd voorgesteld om dit voorstel te laten bekijken door de werkgroep Zwaar Vervoer. Het wetsvoorstel voorziet dat de minimumsnelheid op autosnelwegen wordt opgetrokken van 70 naar 80 km/u. Bij een dergelijke bepaling moet men er wel voor zorgen dat sommige langzame voertuigen die momenteel op de autosnelweg mogen rijden, niet in moeilijkheden komen. Voertuigen die deze nieuwe minimumsnelheid niet kunnen halen of aanhouden, worden door dit wetsvoorstel gewoonweg verbannen van de autosnelwegen.

De heer Van Coillie wijst op het probleem voor voertuigen die geen 70km/u halen op autosnelwegen. Deze voertuigen zijn er dan ook niet toegelaten. Dezelfde omschrijving geldt voor langzame voertuigen indien de minimumsnelheid wordt opgetrokken tot 80 km/u.

De heer Caelen geeft aan dat de werkgroep ter Vereenvoudiging van het Verkeersreglement ervoor pleit om enkel de bestaande categorieën 30, 50, 70 en 90 km/u te hanteren zonder een bijkomende categorie 80 km/u in te voeren.

De Voorzitter besluit dat de FCVV zich niet in het wetsvoorstel kan vinden om de minimumsnelheid van 70 km/u op autosnelwegen te behouden, conform met artikels 21.1 en 21.2 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. De FCVV wijst erop dat de Belgische weginfrastructuur op hellingen niet systematisch voorziet in rijstroken die geschikt zijn voor voertuigen voor langzaam verkeer, en dat deze voertuigen op deze hellingen heel wat moeite zullen hebben om bij een normale verkeersdichtheid de minimumsnelheid aan te houden. De FCVV wijst er trouwens op dat deze maximumsnelheid van 80 km/u indruist tegen de recente aanbeveling van de werkgroep "verkeersvereenvoudiging", die stelt dat het wenselijk zou zijn om de snelheidsbeperkingen per type voertuig of per wegtype zoveel mogelijk te laten samenvallen met de snelheidsregimes (zone 30, 50, 70, 90 en 120).

5. Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 37.4 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, betreffende prioritaire voertuigen die een rood licht voorbijrijden. (doc 4-500/1)

De Voorzitter verleent mevrouw Toro het woord. Dit voorstel wil tegemoetkomen aan de bezwaren van bestuurders van prioritaire voertuigen (brandweertoevoertuigen in het bijzonder), die regelmatig bekeurd, vervolgd en veroordeeld worden omdat zij bij het uitvoeren van een dringende opdracht een rood licht negeren.

De heer Hendrichs vreest dat de prioritaire voertuigen niet meer voor een rood verkeerslicht zullen stoppen in het algemeen, indien dit wetsvoorstel bekrachtigd wordt. Anderzijds zouden prioritaire voertuigen veel tijd winnen op lanen met veel verkeerslichten.

De heer Van Coillie is tegen het wetsvoorstel gekant omdat het volgens hem een fout signaal geeft. De heer Greif licht de oorsprong van het voorstel toe. Dat is er namelijk gekomen op vraag van de brandweer die met zwaardere voertuigen moet stoppen

om dan weer op te trekken. Ook de heer Greif kan zich niet in het voorstel vinden: de brandweer wint er misschien wel tijd mee, maar ze brengt er ook andere levens mee in gevaar. De Heer Herbert vraagt of er cijfers beschikbaar zijn van ongevallen met prioritaire voertuigen. Er moet een belangenafweging worden gemaakt. De heer Greif deelt mee dat er wel dergelijke ongevallencijfers bekend zijn voor politievoertuigen. Hij roept de werkgroep ter Vereenvoudiging van het Verkeersreglement op tot een duidelijke bepaling van wat kan en wat niet, van welke uitzonderingen het verkeersreglement aan de politie kan toekennen en welke niet.

De Voorzitter besluit dat de FCVV eerst de cijfers over de ongevallen met prioritaire voertuigen wil bekijken alvorens een sluitend advies over te maken.

Conclusies door de Voorzitter

De Voorzitter overloopt de belangrijkste praktische afspraken.

Het wetsvoorstel in verband met de vrachtwagens met lange snuiten wordt overgemaakt aan de werkgroep Zwaar Vervoer.

De Federale commissie voor de Verkeersveiligheid zal opnieuw vergaderen in september 2008. De datum zal later nog worden meegedeeld.

De Voorzitter bedankt de leden en sluit de vergadering.