

FCVV – Plenaire vergadering

Brussel – Auditorium FOD Mobiliteit en Vervoer

05.02.2014 – van 9u15 tot 12u45

**Aanwezig:** Juliette Anselot (GOCA), Sofie Boets (BIVV), Werner De Dobbeleer (VSV), Philippe Degraef (Febetra), Jacques Dekoster (Ligue des Familles), Karin Genoe (BIVV), Michaël Jonniaux (Federale Politie), Geert Popelier (VAB), Danny Smagghe (TOURING), Jeroen Smeesters (Federdrive), Luc Van Ausloos (Parket-Generaal Bergen), (Stijn Vancuyck (FEBIAC), Marc Vansnick (FOD Mobiliteit en Vervoer), Koen Van Wonterghem (Ouders van Verongelukte Kinderen), Rudi Wagelmans (VCLP)

**Verontschuldigd:** Pierre-Jean Bertrand (MRCB), Johan Chiers (RYD), Patricia Courange (MRBC), Roeland de Cleen (Fietzersbond), Isabelle Demaegt (Febetra), Patric Derweduwen (SPW), Tom Dhollander (Voetgangersbeweging), Bruno Didier (ASSURALIA), Kristiaan Popelier (Kabinet Staatssecretaris Wathelet), Greta Remy (MOW), Karel Van Coillie (TOURING)

**Afwezig:** Jean-Marie Brabant (VCLP), Umberto Romano (SPW), Tom De Schutter (UVCW), Erwin Debryne (VMSG), Eric Caelen (UVCBC), Luc Vermeulen (R.A.C.B.), Katia De Geyter (GOCA), Thierry Willemarck (TOURING), Wim Vos (VAB), Lode Verkinderen (Transport en Logistiek Vlaanderen)

De voorzitter van de FCVV, mevrouw Karin Genoe heet iedereen welkom.

### **1. Goedkeuring van het verslag van 14 november 2013**

Er werden geen opmerkingen geformuleerd en bij deze wordt het verslag van vorige bijeenkomst goedgekeurd.

### **2. Organisatorische topics**

Mevrouw Genoe, voorzitter van de Federale Commissie, heet mevrouw Jardin van de Brailleliga welkom.

### **3. Voorstelling van de Brailleliga**

Mevrouw Noëlla Jardin stelt de werking van de Brailleliga voor alsook haar activiteiten op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid (zie presentatie in bijlage).

Er werden geen verdere opmerkingen of vragen geformuleerd.

### **4. Voorstelling van de resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid (S. Boets, BIVV)**

Mevrouw Sofie Boets (BIVV) stelt de resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid voor (zie presentatie in bijlage).

De heer Jonniaux (Federale politie) vraagt in welke mate de respondenten kunnen stellen dat ze – wettelijk gezien – onder invloed van alcohol zijn. Mevrouw Boets erkent dat er een subjectief element in hun antwoorden meespeelt. Er werd immers geen definitie hiervoor geformuleerd.

De heer Popelier (VAB) wil een verklaring voor de positieve evolutie die vast te stellen is met betrekking tot de gordeldracht. De heer Jonniaux wijst op de aanwezigheid van de politiediensten en het BIVV in het kader van preventieve acties zoals het gebruik van de tuimelwagen om bestuurders te sensibiliseren. Verder haalt mevrouw Boets een ‘leeftijdseffect’ aan: hoewel de jongste bestuurders ‘met de gordel zijn opgegroeid’ dragen zij minder vaak de veiligheidsgordel dan oudere bestuurders.

De heer Van Wonterghem (OVK) wijst op het feit dat het gebruik van de gsm zich niet beperkt tot het sms’en alleen. De overige handelingen met de mobiele telefoon werden niet opgenomen in de attitudemeting volgens mevrouw Boets.

De heer Popelier (VAB) bemerkt dat het rijden zonder verzekering niet noodzakelijk ‘gevaarlijk rijgedrag’ is. Mevrouw Boets verduidelijkt hierbij dat er gepeild werd naar de aanvaardbaarheid van het gestelde gedrag.

De heer Smeesters (Federdrive) merkt bovendien op dat in het kader van het gebruik van een tuimelwagen men slechts een deel van de bevolking bereikt met dergelijke sensibiliseringsacties. Bijgevolg ontbreekt er volgens hem de aanbeveling om dergelijke tuimelwagen ook (verplicht) in te zetten in het kader de rijopleiding om zo een groter doelpubliek aan te spreken. Hetzelfde geldt voor het gebruik van de gsm achter het stuur. Mevrouw Boets deelt deze mening.

Verder haalt de heer Smagghe (TOURING) aan dat het interessant zou zijn om het onderscheid tussen overdreven en onaangepaste snelheid verder te bestuderen. Volgens mevrouw Boets gebeurde dit wel in de vorm van de vraag ‘Hoe aanvaardbaar vindt u de huidige snelheidslimieten?’ in het luik ‘snelheid’ van de attitudemetingen. Tijdens de volgende vergadering zullen deze resultaten aan bod komen.

Er werden geen verdere vragen of opmerkingen geformuleerd.

## **5. Koffiepauze**

## **6. Voorstelling van de VerkeersONveiligheidsenquête 2014 (K. Genoe, BIVV)**

Mevrouw Genoe stelt de resultaten van de VerkeersONveiligheidsenquête 2014 voor (zie presentatie in bijlage).

De heer Popelier (VAB) bemerkt dat deze uiteenzetting enigszins afwijkt van de vorige presentatie en wil graag weten of beiden met elkaar vergeleken worden. Mevrouw Genoe bevestigt dat de verschillen tussen de gedrags-, attitudemetingen en de enquête worden geanalyseerd en zal worden nagegaan hoe dit in de toekomst kan worden verbeterd.

De heer Vansnick maakt een bedenking over de ‘hype’ van de e-fiets. Men dient het fenomeen e-fiets in het juiste perspectief te plaatsen en dus in verhouding met de ‘gewone’ fiets. Verder wijst hij op het feit dat bepaalde items mogelijks hoog scoren omdat deze vaak onder de aandacht komen zoals niet-verzekerd rijden.

Mevrouw Genoe haalt aan dat het gaat om zelfgerapporteerd gedrag. Dit item werd ook vorig jaar bevestigd. Mogelijks zijn de respondenten voorstander van meer controles op niet-verzekering omdat de meesten correct verzekerd zijn.

De heer Vancuyck wijst tot slot op de mogelijke problemen van de e-fiets in de loop van de komende jaren. Belangrijk hierbij is een duidelijk onderscheid tussen fiets en bromfiets en de daarbij horende verplichtingen. Een gebrek aan informatie hieromtrent vormt een probleem.

Mevrouw Genoe stelt dat voorgaande in samenwerking met SWOV zal worden onderzocht.

Er werden geen verdere opmerkingen en vragen geformuleerd.

#### **7. Toelichting van de stand van zaken inzake aanbeveling 13 & 14: verhoging van de objectieve en subjectieve pakkans & doelgroepen- en themagerichte controles - discussie (R. Wagelmans, VCLP)**

De heer Wagelmans (VCLP) licht de stand van zaken inzake aanbevelingen 13 en 14 toe wat betreft de Lokale politie (zie hieronder).

Zelfs na het afschaffen van de verkeersconvenanten blijft de opvolging en uitvoering van aanbevelingen 13 en 14 gegarandeerd via de actieplannen verkeer van het Zonaal Veiligheidsplan op zonaal beleidsniveau en de Kadernota van het Interministerieel Comité en prioritaire topics op Federaal / Gewestelijk beleidsniveau. Daarnaast werd verkeer als zevende basisfunctionaliteit ingevoerd met als gevolg dat minimum 8% van de totale werkcapaciteit voor verkeersgerelateerde taken moet worden vrijgemaakt.

In het kader van een efficiënt handhavingsbeleid werd in samenspraak met het BIVV een niet-dwingend referentiekader ontwikkeld voor de politiezones voor de drie killers in het verkeer: rijden onder invloed, onaangepaste en overdreven snelheid en niet dragen van de gordel.

De heer Wagelmans geeft mondeling een toelichting over de reeds genomen acties op het vlak van rijden onder invloed van alcohol en drugs, snelheid en gordel.

Volgens de heer Wagelmans is het behoud van het Verkeersveiligheidsfonds een must. Verder bespreekt hij kort de volgende topics: GAS, bevel tot betaling en Cross Border Enforcement. Tot slot stelt hij dat indien we de doelstellingen 2020 wensen te realiseren, er blijvend en zelfs bijkomend dient te worden geïnvesteerd in het hele proces van vaststelling – verwerking en opvolging met een minimaal behoud van het Verkeersveiligheidsfonds.

De heer Vansnick stelt dat er weinig kwantitatieve gegevens werden gepresenteerd desondanks het feit dat de lokale politie – ten opzichte van de federale politie – een zeer groot korps betreft. Er is dan ook nood aan meer cijfers vanwege de lokale politiezones.

Verder stelt hij dat het aantal controles drastisch verhoogd moeten worden. De heer Wagelmans treedt hem hierin bij en stelt dat ook de lokale politiediensten een verhoging van de pakkans nastreven maar dat hieraan randvoorwaarden gekoppeld zijn. Voldoende capaciteit voor het uitvoeren van controles is noodzakelijk. Nu wordt er in verhouding teveel capaciteit aan de administratieve verwerking besteedt. Administratieve vereenvoudiging is dan ook een alternatieve benadering om deze vooropgestelde doelstelling te behalen.

De heer Smagghe is dezelfde mening toegedaan dat er meer capaciteit en budget nodig is en stelt een regionalisering van de inning van de boetes voor zodat meer geld naar de politiezones stroomt. Dit voorstel kan eventueel herbekeken worden.

Er werden geen verdere vragen of opmerkingen geformuleerd.

#### **8. Toelichting van de stand van zaken inzake de verschillende werkgroepen (E. Opdenakker, BIVV)**

Mevrouw Opdenakker (BIVV) licht de stand van zaken inzake de verschillende werkgroepen kort toe (zie presentatie in bijlage). De heer Vancuyck (FEBIAC) doet dit wat betreft de huidige status van de werkzaamheden van de werkgroep 'motorrijders' (zie hieronder).

De werkgroep 'motorrijders' is sinds de creatie reeds 3 keer samengekomen. De resultaten van de MOTAC-studie werden hierbij uitgebreid bestudeerd.

Op vlak van voorgezette opleidingen voor de bestaande groep van motorrijders wordt vastgesteld dat het moeilijk is om hen op vlak van communicatie goed te kunnen bereiken. Niet iedereen informeert zich online of via de motormagazines, en is niet noodzakelijk lid van een club.

Het project Ready2Ride in Vlaanderen is een goed initiatief. Dat bewijzen de meer dan 20.000 surfers op de website uit de 'peer groep' van de motorrijders. Spijtig genoeg wordt vastgesteld dat er slechts een 300-tal opleidings- en cadeaucheques werden aangekocht en dat er bovendien daarvan slechts een derde al is omgezet in een effectieve opleiding.

De screenings die her en der in Vlaanderen en Wallonië worden georganiseerd zijn een goed initiatief maar ook daarbij is het weer moeilijk om de juiste mensen te bereiken. Het probleem is dat veel motorrijders hun vaardigheden overschatten. Wie wel naar een screening komt en daar niet slaagt in de praktische proeven is nadien wel vaker geneigd om een bijkomende opleiding te volgen. Vooral de remtest met noodstop blijkt vaak problematisch. Na het afschaffen van de opleidingscheques voor motortrainingen zijn er geen fiscale/financiële stimulansen meer om een bijkomende opleiding te volgen – los van een paar initiatieven bij verzekeringsmaatschappijen – .

De technische keuring voor motoren invoeren zou wellicht weinig verandering brengen in het aantal ongevallen. Andere initiatieven dienen eerst genomen te worden zoals de integratie in de algemene opleiding voor het rijbewijs B over de specifieke aanwezigheid van motoren in het dagelijkse verkeer, onderhoud van de wegen en obstakelvrij ontwerp van nieuwe wegen.

De 'zichtbaarheid' van motorrijders wordt al in verschillende Europese onderzoeksprojecten onderzocht. Die resultaten gaan we verder opvolgen, maar voorlopig geen eigen initiatieven nemen.

De nummerplaat voor bromfietsen wordt eindelijk ingevoerd op 31/03/2014. Hierdoor is handhaving makkelijker en dit zorgt ook voor een responsabilisering bij de gebruikers.

Er is de intentie om de reglementering voor wegkapiteins verder te onderzoeken, en indien nodig een aanpassing van de wegcode te vragen. Desnoods moet er een uniforme opleiding komen met een certificering. Er wordt vastgesteld dat de statuten voor wegkapiteins, gemachtigde opzichters aan scholen en werftoezichters bij wegenwerken heel verschillend worden ingevuld. Enige stroomlijning lijkt dan ook noodzakelijk.

Dit zijn de verzamelde ideeën en visie voor een nieuwe motorrijderscampagne in het voorjaar van 2014:

- Liefst een campagne die door de 3 gewesten wordt gedragen; kan in timing verschillen, maar wel liefst dezelfde 'visuals' en slogans. Overleg met de Gewesten gevraagd.
- Bekijken mogelijkheid om een gelijkaardig concept te ontwikkelen voor de jongeren over de eerste 1500 km, maar dan met een motor.
- Op basis van MOTAC kunnen we besluiten dat we moeten blijven verder werken op het wederzijds respect tussen de motorrijders en de andere weggebruikers, want bij de meeste ongevallen zijn de beide partijen betrokken; vooral het probleem van het gedrag van de motorrijders verkeerd in te schatten of niet tijdig te zien aankomen; en de motorrijder die onvoldoende anticipeert op het feit dat de automobilisten hem misschien niet kunnen opmerken.
- Pleidooi om dezelfde campagnes als de voorbije jaren te blijven gebruiken; kwestie van op dezelfde nagel te blijven kloppen, en geen extra creatiewerk te moeten betalen.
- Er wordt wel voorgesteld om de filmpjes op Goforzero.be uit te breiden met een aantal nieuwe typerende situaties.

Er werden geen verdere opmerkingen of vragen geformuleerd.

#### **9. Toelichting bij wetgevend werk (K. Hofman, FOD Mobiliteit en Vervoer)**

De heer Hofman (FOD Mobiliteit en Vervoer) geeft een toelichting bij het wetgevend werk (zie presentatie in bijlage). Naar aanleiding van enkele vragen tijdens deze vergadering van de Federale Commissie werden de nodige verduidelijkingen in de presentatie aangebracht.

De heer Vansnick wenst hieraan toe te voegen dat het hier het wettelijk kader betreft en het operationele luik betreffende ANPR wel degelijk in orde is. Dit valt buiten de bevoegdheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Vervolgens heeft de heer Popelier enkele vragen. Ten eerste wil hij weten welke meerwaarde de bilaterale verdragen hebben ten opzichte van 'cross border enforcement'. De heer Hofman antwoordt dat op basis van deze verdragen gegevens uitgewisseld kunnen worden met betrekking tot meer verkeersinbreuken dan het geval is met 'cross border'. Ten tweede wil de heer Popelier weten of er een overgangsregeling van toepassing is met betrekking tot de wijzigingen aan de rijopleiding. De heer Vansnick antwoordt hierop dat de wijzigingen van toepassing zijn op de voorlopige rijbewijzen afgeleverd vanaf 3 februari 2014. Tot slot stelt de heer Popelier de vraag of bij de zwaarste overtredingen inzake alcoholintoxicatie (>1,2 promille) een onmiddellijke inning mogelijk is. De heer Hofman verduidelijkt dat dit enkel voor buitenlandse bestuurders het geval is om te zorgen dat deze de dans niet ontspringen. Volgens de heer Vansnick wordt er wel degelijk strenger opgetreden gezien de grens verlaagd wordt van 1,5 naar 1,2 promille.

De heer Jonniaux wilt weten of er naar aanleiding van de wijzigingen met betrekking tot alcoholintoxicatie communicatie wordt voorzien. De FOD Mobiliteit en Vervoer voorziet te communiceren hieromtrent naar het grote publiek toe. Mevrouw Genoe vult aan dat ook steeds de recente wetswijzigingen te consulteren zijn op [www.wegcode.be](http://www.wegcode.be).

#### **10. Varia**

De heer Jonniaux wijst op een probleem op het vlak van communicatie tussen de verschillende partners en geeft daarbij de goede samenwerking tussen politiediensten en BIVV aan. Tegenstrijdige communicatie schaadt de verkeersveiligheid. Mevrouw Genoe vult aan dat dit inderdaad het publiek debat niet ten goede komt.

Mevrouw Genoe deelt mee dat de resultaten van de BOB-campagne morgen (06/02) zullen worden voorgesteld aan de media door middel van een gemeenschappelijk persbericht van het BIVV en de politiediensten. Bij wijze van preview deelt ze de leden van de Commissie alvast mee dat er meer controles werden uitgevoerd en het effect van de campagne en de controles in de bewuste periode merkbaar is in de cijfers: een stagnatie van het aantal bestuurders die rijden onder invloed.

Verder stelt de heer Jonniaux dat wanneer deze inspanningen het ganse jaar doen zouden worden gedaan, de vooropgestelde doelstellingen worden gehaald. Ook maakt hij de leden van de Commissie erop attent dat een vergelijking tussen controles overdag en 's nachts moeilijk is: 's nachts is er minder mogelijkheid om controles uit te voeren gezien er minder verkeer is. Bijkomende factor die in rekening moet worden gehouden bij de vergelijking is dat overdag gedurende 8 uren controles worden uitgevoerd, 's nachts zijn dit slechts 6 uren.

Tot slot werden er geen bijkomende vragen of opmerkingen geformuleerd. Mevrouw Genoe dankt alle leden van de Federale Commissie voor hun aanwezigheid en bijdrage aan deze vergadering.

## **11. Einde en broodjes**