



## **Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**

### **Verslag**

#### **Vergadering van 2 december 2004 (7)**

##### **Inleiding**

De heer Derweduwen, Voorzitter van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, opent de vergadering en heet de leden welkom. Hij verontschuldigt zich bij de leden voor de laattijdige verzending van de documenten, te wijten aan de beperkte tijd tussen de vergaderingen.

Aangezien Minister Landuyt het begin van de vergadering niet kan bijwonen, stelt de Voorzitter voor om de agenda licht te wijzigen door de voorstelling van de werkgroepen "statistiek" en "strafrechtelijk beleid" uit te stellen tot de aankomst van de Minister. De leden gaan akkoord.

##### **Goedkeuring van de verslagen van de vergaderingen van 17 mei 2004 en van 28 oktober 2004.**

Omdat de heer Dekoster de documenten niet ontvangen heeft, wordt de goedkeuring uitgesteld. De leden worden verzocht hun eventuele opmerkingen ten laatste tegen dinsdag 7 december per e-mail door te sturen naar mevrouw Beeckmans.

##### **Opvolging van de werkgroep "aanhangwagens en rolstoelen getrokken door een fiets"** (opgericht tijdens de FCVV van 28/10/04, voorgezeten door mevrouw Vermoere van de FOD Mobiliteit en Vervoer)

Mevrouw Vermoere geeft toelichting bij de documenten die werden verzonden naar de leden en vraagt of ze akkoord gaan met de belangrijkste voorwaarden vermeld in het KB, met name:

- leeftijd van de passagiers: jonger dan 8 jaar (behalve personen met een handicap)
- bestuurder die passagiers vervoert: moet meerderjarig zijn (ouder dan 18 jaar)
- aanhangwagens: maximaal 80 kg (behalve indien het gaat om een geremde aanhangwagen)

Er ontstaat discussie over verschillende punten. De heer Dekoster zou wensen dat er een maximumgewicht wordt vastgelegd (bijvoorbeeld 100 kg), zelfs als het gaat om een geremde aanhangwagen. Tevens wenst hij dat de minimumleeftijd van de bestuurder wordt vastgelegd op 16 jaar.

De heer Herbert wil het voorbeeld volgen van de andere landen (voornamelijk Duitsland en Zwitserland), waar de leeftijd van de passagiers jonger is dan 7 jaar en de minimumleeftijd van de bestuurder minimum 16 jaar is.

Wat de leeftijd van de bestuurder betreft, verkiest de heer Kenis om dezelfde leeftijd als die voor de bromfietzers (met passagier) te nemen, meer bepaald 18 jaar (meerderjarig).

Er moet dus gekozen worden tussen nationale of Europese coherentie.

De Voorzitter vraagt de leden van de FCVV om zich uit te spreken over de verschillende mogelijkheden.

Tot slot geeft de FCVV de volgende aanbevelingen:

- leeftijd van de passagiers: jonger dan 7 jaar (behalve personen met een handicap)
- bestuurder die passagiers vervoert moet meerderjarig zijn
- aanhangwagen: maximaal 80 kg (geen limiet als het gaat om een geremde aanhangwagen)

Minister Landuyt vervoegt de vergadering.

### **Opvolging van de werkgroep “opvolging van de verkeersveiligheidswet – Statistiek”** (voorgezeten door Miran Scheers)

Mevrouw Scheers stelt het document voor dat werd verzonden naar de leden van de FCVV. Het betreft een methodisch schema voor een ideale aanpak, uitgewerkt naar aanleiding van de eerste vergadering van de werkgroep. Op de volgende vergadering, gepland op 14 december 2004, zal de werkgroep onderzoeken welke voorstellen realiseerbaar zijn.

De heer Herbert informeert naar het verschil in straf naargelang van het feit of er slachtoffers vallen of niet. Hij vindt het normaal dat er zware straffen staan op overtredingen met slachtoffers. Vanuit preventief oogpunt, moeten echter ook ernstige overtredingen die gelukkig niet tot slachtoffers hebben geleid, zwaar bestraft worden. Er zouden vergelijkende statistieken moeten zijn over dit onderwerp.

Mevrouw Scheers zal de suggestie voorleggen aan de werkgroep.

De heer Draux benadrukt de kwaliteit van het werk van de werkgroep, maar heeft niettemin enkele opmerkingen:

- algemene opmerking: het is belangrijk het onderscheid te maken tussen hetgeen in aanmerking wordt genomen voor de evaluatie van de wet en wat in aanmerking komt voor de verkeersveiligheidsstatistieken in het algemeen.
- de referentieperiodes moeten goed gedefinieerd worden.
- de pakkans is geen relevant element voor de evaluatie van de wet, want de wet wijzigt de attitude van de politie niet.
- de thema's van de Staten-generaal zijn niet noodzakelijk opgenomen in de wet.
- wat verstaat men bij “objectieve pakkans” onder **aard** van de gerichte controles?
- bij de “subjectieve pakkans”:
  - wat betekent “andere communicatie” bij “aantal verspreide folders en andere communicatie”?
  - de aangekondigde controles zijn niet op een gestructureerde wijze gesignaleerd, want eender wie kan controles signaleren.
- het is interessant om de snelheid van de betalingstermijnen te vergelijken naargelang van de verschillende bestraffingssystemen (onmiddellijke inning...).
- wat is het verschil tussen “aantal uitgesproken vervallenverklaringen” en “aantal aanvullende uitgevoerde vervangende vervallenverklaringen”?
- de nieuwe bij wet ingevoerde sancties en de oude sancties die blijven bestaan, moeten gedifferentieerd worden.
- bij de veiligheidsmaatregelen:
  - moet men onderscheid maken tussen de oplegging van het voertuig krachtens art. 50 of de oplegging van het voertuig krachtens art. 58 bis.

-is de "inhouding van het rijbewijs en duur van de inhouding" een relevant gegeven, aangezien dat de duur (3, 6 of 12 u) verlengd kan worden?

De Voorzitter neemt nota van deze opmerkingen en draagt de werkgroep op om deze punten te bespreken.

Hij geeft vervolgens het woord aan de Minister.

Betreffende de pertinentie van de verschillende statistieken voor de evaluatie van de wet betreft, benadrukt Minister Landuyt dat men zich niet enkel moet concentreren op de wet. Het zijn de ongevallengegevens die van belang zijn. Men moet dus ook beschikken over gegevens betreffende de pakkans. De objectieve gegevens waarover men beschikt moeten onderzocht worden, teneinde te bepalen of de wet of de handhavingsmodaliteiten moeten gewijzigd worden.

Hij wenst dat men gegevens verzamelt over het recidivisme, omdat hierdoor de meeste ongevallen gebeuren, en dat men hiermee rekening houdt bij de indicatoren.

Ook benadrukt hij dat er eveneens werkzaamheden aan de gang zijn op het niveau van de Regering en het Parlement. Op parlementair niveau zal er een interne evaluatie plaatsvinden binnen de commissie infrastructuur, en er is een openbare hoorzitting gepland met de ambtenaren van het openbaar ministerie, en zo nodig met de magistraten en de politierechters. In januari zou er een verslag van deze groep beschikbaar zijn. Vervolgens zal er een globale balans met de werkzaamheden van beide groepen worden opgemaakt. De Regering en het Parlement zullen op basis van de verzamelde gegevens autonoom beslissen.

Wat de werkgroep statistiek betreft, is de heer Popelier verbaasd dat de verzekeringssector niet werd geraadpleegd over de ongevallengegevens. Volgens hem bevestigt deze sector de positieve evolutie niet.

De heer Didier brengt verslag uit over een enquête bij een staal (75% van de bedrijfs- en de toerismewagens), die voor de eerste 6 maanden van 2004 wijst op een verhoging van het aantal ongevallen met 2% in vergelijking met 2003. Deze resultaten moeten echter met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

Er wordt overwogen om de enquête om de drie maanden te herhalen om zo een groter staal te hebben en waarin ook andere types voertuigen opgenomen zijn. Men zal echter nooit over 100% betrouwbare informatie beschikken.

Deze informatie is niet beschikbaar bij de Beroepsvereniging der Verzekeringsondernemingen, en vanwege de verschillende informaticasystemen van de verschillende maatschappijen, is het niet eenvoudig om deze gegevens te verzamelen. De gegevens van het eerste kwartaal kunnen ten vroegste beschikbaar zijn op het einde van het tweede kwartaal.

De heer Herbert vraagt of er in dit onderzoek onderscheid wordt gemaakt tussen ongevallen met materiële schade en ongevallen met lichamelijke schade.

De heer Didier antwoordt dat de Beleidscel een beeld wenste te hebben over de evolutie van het aantal ongevallen, zonder onderscheid tussen beide soorten ongevallen. Er kan worden overwogen om dit onderscheid op te nemen, maar dit zal niet eenvoudig zijn.

De heer Van Coillie heeft enkele vragen of opmerkingen betreffende de werkgroep statistiek:

- beschikt men over statistieken over het aantal boetes per type overtreding?

- de thema's van de Staten-generaal (snelheid, door het rood rijden...) hebben betrekking op gemakkelijk vast te stellen overtredingen. In de rechtspraak stelt men vast dat er veel andere gevaarlijke overtredingen (voorrang weigeren, onhoffelijk gedrag ten opzichte van de voetgangers...) zijn, waarvoor weinig PV's worden opgesteld.
- hoe moet het verband gelegd worden tussen de gegevens en de wet?

Mevrouw Scheers antwoordt dat het onmogelijk is om de boetes te linken aan het type overtreding. Het is misschien mogelijk om de link te leggen met de verschillende categorieën, maar niet met de overtredingen afzonderlijk.

Het is moeilijk om te anticiperen en om te weten te komen hoe de gegevens en de wet met elkaar in verband moeten worden gebracht, omdat men eerst moet nagaan welke gegevens beschikbaar zullen zijn.

De heer Herbert antwoordt dat er een strafrechtelijke bepaling is die stelt dat café-uitbaters die dronken klanten bedienen, kunnen vervolgd worden. Men zou dus ook een werkgever kunnen vervolgen die een werknemer ertoe heeft aangezet om de verkeersregels niet na te leven.

Het zou interessant zijn om na te gaan in de statistieken hoeveel keer het Parket gebruik heeft gemaakt van deze mogelijkheid.

De Voorzitter besluit met eraan te herinneren dat België enorm achterstaat met de opvolging van de verkeersveiligheidsindicatoren. Hij vindt het beter om geleidelijk aan te werk te gaan en om eerst beperkte indicatoren in te voeren om vervolgens, zodra er resultaten geboekt zijn, andere indicatoren in te voeren.

Minister Landuyt verlaat de vergadering.

### **Opvolging van de werkgroep “opvolging van de verkeersveiligheidswet – strafrechtelijk beleid”** (voorgezeten door Anne Meerkens)

Mevrouw Meerkens geeft commentaar bij het verslag van de vergadering van 26 november 2004, dat werd verzonden naar de leden.

De werkgroep betreurt dat in het verleden geen rekening is gehouden met bepaalde aanbevelingen die de FCVV gedaan heeft. Ze wenst dat er in de toekomst uitleg zou worden gegeven wanneer er aanbevelingen niet worden weerhouden.

In navolging van mevrouw Meerkens, benadrukt de heer Kenis de noodzaak voor feedback. Tevens legt hij de nadruk op de (formele of informele) coördinatie van de werkgroepen en op de noodzaak om de FCVV op de hoogte te houden van hun werkzaamheden.

Hij wijst erop dat men voor de evaluatie van de impact van de nieuwe wet op het werk van de politie, moet weten over welke informaticamiddelen de politiediensten op 1 maart 2004 beschikten om de wet toe te passen.

De heer Derweduwen stelt voor dat de coördinatie gebeurt doordat elke voorzitter van een werkgroep tevens zou deelnemen aan de vergaderingen van de andere werkgroepen.

De heer Cornillie kondigt aan dat de Beleidscel de drie personen zal laten bijeenkomen. Hij herinnert dat er formeel overleg bestaat op drie parallele niveaus, met name de Federale Commissie, de Regering en het Parlement, en dat de werkzaamheden van deze drie organen begin februari 2005 zullen gebundeld worden. Niets belet echter dat er ook

informele stappen genomen worden vanwege (beroeps)verenigingen die betrokken zijn bij de verkeersveiligheid.

Als men meent dat er momenteel een gebrek aan informatie is, omdat de wet nog niet lang genoeg van kracht is, zou één van de aanbevelingen erin kunnen bestaan om nog wat te wachten, omdat het nog te vroeg is om de wet te evalueren.

De heer Derweduwen dankt de heer Cornillie voor deze belangrijke preciseringen en verheugt zich namens de FCVV voor de belangstelling van de Minister voor de FCVV en voor de verkeersveiligheid.

Beide werkgroepen, waarvan de FCVV vandaag akte heeft genomen, zullen hun werkzaamheden voortzetten en zullen hun besluiten voorleggen op de volgende vergadering van de FCVV (de besluiten zouden een tiental dagen op voorhand moeten worden doorgezonden).

De heer Debruyne dringt erop aan dat de derde werkgroep zou bijeenkomen om onder andere een antwoord te geven op de vragen over het parkeren en het boetefonds.

De heer Cornillie zal contact opnemen met de strategische cel om een bijeenkomst van de derde werkgroep te organiseren met de medewerking van de FOD Binnenlandse Zaken.

**Opvolging van de werkgroep “aanzetten tot het begaan van verkeersovertredingen” (opgericht tijdens de FCVV van 28/10/04 en voorgezeten door Denis Hendrichs) – Nederlandse tekst verzonden per mail, Franse tekst wordt uitgedeeld op de vergadering.**

Mevrouw Heeren vat het document samen dat de leden ontvingen.

Zij vermeldt tevens de uitzending “zware voet” van VTM, waar politiemannen worden gefilmd die overtredingen constateren. De rechter oordeelde dat het onderzoeksgeheim werd geschonden en heeft de overtredders vrijgesproken.

De heer Herbert vindt het voorstel van de werkgroep interessant. Een bijkomend voordeel is dat het ook zou kunnen toegepast worden op werkgevers die hun autoriteit misbruiken om hun werknemers aan te zetten tot het begaan van overtredingen.

Hij vindt het trouwens paradoxaal dat de rechter de bewijslast voor het geval van “zware voet” niet aanvaard heeft, gelet op het feit dat er voor dierenmishandeling wél gefilmde beelden werden aanvaard als bewijslast.

De heer Kenis wijst erop dat ingevolge artikel 35 van de wet op het politieambt de politieambtenaren aangehouden of opgehouden personen, buiten noodzaak, niet mogen blootstellen aan publieke belangstelling. Zij mogen deze personen zonder hun toestemming niet onderwerpen of laten onderwerpen aan vragen van journalisten of derden die vreemd zijn aan de zaak, noch van hen beeldopnamen maken of laten maken...

De heer Van Ausloos, die aanvankelijk voorstander was van de wijziging van artikel 66 van het strafwetboek, maakt de volgende opmerkingen:

- hij staat terughoudend ten opzichte van de toevoeging van de term “uitdaging”, want er wordt enkel een verkeersveiligheidsdoelstelling nagestreefd, maar door deze toevoeging wordt het hele strafrechtelijke systeem uit evenwicht gebracht.
- Hij vindt dat men enkel diegene moet vervolgen die “aanzet of uitdaagt” om een verkeersovertreding te begaan.
- Hij wijst erop dat “aanzetten tot” voorzien is in de omzendbrief “agressie”. Een andere mogelijkheid (in plaats van de wet te wijzigen), zou bestaan in een ministeriële richtlijn ter precisering van deze omzendbrief.

- Het probleem van de vaststelling kan worden opgelost door het systeem PROVIDA (filmen vanuit gewone wagens), dat bezwarende elementen kan leveren

De heer Hendrichs wijst erop dat de werkgroep in twee stappen te werk is gegaan:

- moet men al dan niet een nieuwe strafbaarstelling invoeren betreffende algemene of specifieke aansporing? Hij vraagt de FCVV om zich vandaag uit te spreken over dit onderwerp.
- als de FCVV een positief antwoord geeft, zal de werkgroep een grondiger analyse uitvoeren over de manier om ertoe te komen.

Hij treedt de heer Van Ausloos bij in zijn opmerking betreffende artikel 66 van het strafwetboek: een wijziging van dit artikel zou niet enkel weerslag hebben op de verkeersveiligheid, maar op het hele strafrecht.

De heer Herbert zou het interessant vinden na te gaan of dit probleem wordt behandeld in Frankrijk en op welke manier.

De Voorzitter vraagt de leden om zich uit te spreken voor of tegen de invoering van deze nieuwe strafbaarstelling.

Voordat de leden zich uitspreken, legt de heer Draux de nadruk op de moeilijkheid om bewijzen te leveren voor de aansporing tot het begaan van een overtreding. Als de FCVV zich positief uitspreekt, is er een partnership nodig tussen de politiediensten en het gerecht, opdat er effectief sancties zouden komen. Hij is het eens met de heer Van Ausloos betreffende de aanpassing van de omzendbrief verkeersagressie, zodat er een consensus is tussen beide diensten.

Op vraag van de Voorzitter spreken de leden zich uit door handopsteking. De meerderheid spreekt zich uit ten gunste van een wetswijziging ter invoering van deze nieuwe strafbaarstelling.

Namens de FCVV, vraagt de Voorzitter aan de werkgroep om te onderzoeken wat er gebeurt in Frankrijk, teneinde op de volgende vergadering een gedetailleerder analyse voor te leggen, en om de mogelijkheden te onderzoeken om het gebruik uit te breiden naar andere domeinen, zoals die van de opdrachtgevers (werkgevers/werknemers), zoals voorgesteld door de heer Herbert.

De heer Draux vraagt dat men in de aanbeveling van de FCVV de nadruk zou leggen op de noodzaak tot consensus tussen de politie en het gerecht, teneinde zekerheid te krijgen dat er effectief een sanctie komt.

**Opvolging dossier “erven”** tekst verzonden per e-mail

Mevrouw Guillaume stelt het dossier voor.

Er zijn bepaalde opmerkingen:

De heer Pelckmans, die deelnam aan de werkzaamheden voor de invoering van het nieuwe statuut “erven” in de straatcode, wijst erop dat beslist is om beide termen afzonderlijk te beschouwen, omdat “woonerven” en de specifieke signalisatie ervan, op internationaal vlak gereguleerd zijn, terwijl het concept “erf” enkel in België, Nederland of Zwitserland voorkomt.

Anderzijds is er momenteel een omzendbrief die enkel betrekking heeft op “woonerven”, terwijl “erven” gedefinieerd zijn bij K.B.

Als men enkel de term “erf” wil behouden, dan moet de omzendbrief aangepast worden. Hij verkiest beide termen te behouden. In dit geval zou er een afzonderlijke omzendbrief moeten komen betreffende de “erven”.

Betreffende de afstand van 500 m, vindt de heer Caelen dat deze materie behoort tot de gewestelijke bevoegdheden, omdat men rekening moet houden met het statuut van de wegen (de meeste gemeenten hebben een hiërarchie opgemaakt van hun wegennet). Deze materie is hier dus irrelevant.

Hij gaat akkoord met een poorteffect aan het begin en het einde van de erven. De manier om dit poorteffect te bekomen is niet belangrijk, maar het moet herkenbaar zijn.

Hij merkt op dat de aanbevelingen het probleem van de trottoirs niet behandelen. Hij vindt dat het feit dat deze zones geen succes hadden bij de gemeenten, deels te wijten is aan de verplichting om alles op hetzelfde niveau te leggen. Deze verplichting zou afgeschaft moeten worden.

De heer Rouffaert informeert of deze voorzieningen behoren tot de federale of gewestelijke bevoegdheid, maar krijgt momenteel geen antwoord op de vraag.

De heer Popelier stelt vast dat de aanbevelingen over de inrichting van deze zones heel strikt zijn. Wegens de negatieve impact van deze zones op de verkeersafwikkeling, kan hij enkel akkoord gaan als hij de garantie krijgt dat deze zones beperkt blijven in omvang.

De heer Van Coillie treedt de heer Popelier bij in zijn mening. Afzonderlijk zijn de genomen maatregelen min of meer te rechtvaardigen voor hem (behalve de afschaffing van de verplichting om zich op minstens 500 m van een normale weg te bevinden), maar het geheel lijkt hem niet aanvaardbaar. Hij verzet zich tegen de liberalisering (versoepeling van de voorwaarden voor de inrichting) van de woonerven en de erven, waar de snelheid beperkt is tot 20 km/u, zoals reeds gebeurde voor de zones 30.

Mevrouw Guillaume begrijpt de vrees van de heren Popelier en Van Coillie, maar wil hen geruststellen.

Volgens haar hadden bepaalde gemeentes vroeger al (illegaal en zonder de nodige voorzieningen) het woonerfstatuut toegekend aan straten met horecagelegenheden, scholen..., zonder dat dit problemen opleverde, omdat het door de weginrichting onmogelijk was om sneller dan 20 km/u te rijden.

Zelfs bij een liberalisering van bepaalde maatregelen ligt de verantwoordelijkheid bij de wegbeheerder, die kan veroordeeld worden. Ze vraagt dus om niet al te strikte maatregelen te aanvaarden.

Wat het aantal voertuigen betreft, verwijst de heer Dekoster naar wat gebeurt in de Angelsaksische landen, waar de toegang “ontmoedigd wordt” voor ouders en leerkrachten en waar er geen parkeermogelijkheid is in de schoolomgevingen, zodat men elders moet parkeren en de kinderen te voet gaan.

De heer Dekoster is het eens met het advies van de heren Popelier en Van Coillie betreffende de noodzaak van een bepaald aantal inrichtingen. Hij benadrukt niettemin het gevaar van bepaalde inrichtingen (asverschuivingen, niveaunderschillen) voor de fietsers. Deze inrichtingen moeten dus duidelijk aangegeven worden. Hij vraagt dat er rekening gehouden wordt met alle weggebruikers.

De Voorzitter komt terug op de belangrijke vraag over het bevoegdheidsniveau, die werd gesteld door de heer Rouffaert.

Voor de Voorzitter maakt de FCVV een uitwisseling van standpunten mogelijk tussen personen met verschillende achtergronden, en heeft de commissie enkel een aanbevelende bevoegdheid. De verschillende bevoegdheidsniveaus worden dus gerespecteerd.

Zelfs als het gaat om gewestelijke bevoegdheden, is het interessant om de verschillende meningen uit te wisselen binnen de FCVV.

Daarom stelt de Voorzitter voor om dit dossier toch te behandelen, ook al gaat het om een gewestelijke bevoegdheid, en om aanbevelingen te doen waarmee iedereen akkoord kan gaan.

De bevoegde autoriteiten hebben dan uiteraard de keuze om deze aanbevelingen al dan niet te weerhouden.

De Voorzitter stelt voor om een vergadering van de werkgroep infrastructuur te organiseren, om de verschillende standpunten onder de loep te nemen en om de aanbevelingen uit te diepen, teneinde voor de volgende vergadering van de FCVV over een gefinaliseerd dossier te beschikken.

De heer Rouffaert gaat akkoord.

Om een goede communicatie en coördinatie te hebben, vindt de heer Wagelmans dat het niet nodig is om een nieuwe werkgroep op te richten, en dat dit dossier in de derde werkgroep (die nog niet bijeenkwam) moet behandeld worden. Deze werkgroep werd opgericht door de Minister en moet de mogelijkheden tot samenwerking met de gemeenten en de Gewesten betreffende de evaluatie van de nieuwe wet onder de loep nemen.

De Voorzitter herinnert eraan dat de werkgroep infrastructuur reeds bestaat en functioneert, onder het voorzitterschap van Michèle Guillaume. Hij blijft dus bij de beslissing om deze werkgroep te laten samenkomen om gemeenschappelijke conclusies te trekken, die zullen worden voorgelegd aan de FCVV.

### **Bespreking en goedkeuring van het jaarverslag**

De Voorzitter overwoog om een synthese te maken van de aanbevelingen en de werkzaamheden van de FCVV met daarin de nieuwe aanbevelingen rond snelheid en gordeldracht, en de aanbevelingen van de werkgroep “strafrechtelijk beleid”. Door tijdsgebrek wordt deze presentatie uitgesteld naar de volgende vergadering.

Hij merkt op dat de heer Cornillie voorstelde om na de volgende vergadering van de FCVV een gemeenschappelijke vergadering te houden in aanwezigheid van de leden van de FCVV en van de verschillende leden van het Interministerieel Comité.

De Voorzitter dankt de leden voor hun aanwezigheid en hun werk en meldt dat de volgende vergadering plaatsvindt eind januari-begin februari, zodat de verschillende werkgroepen de tijd hebben om hun verslag te finaliseren.

Hij wenst dat de werkgroep “aanzetten tot het begaan van verkeersovertredingen”, voorgezeten door de heer Hendrichs, dan zijn definitieve conclusies zou uitbrengen.