



## **Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**

### **(Ontwerp)verslag**

#### **Vergadering van 22 januari 2004 (4)**

#### **Inleiding**

De voorzitter heet de leden welkom en biedt hen zijn beste wensen aan voor 2004.

Hij deelt enkele wijzigingen mee inzake de samenstelling van de Commissie.

De heer Jean-Luc Bastin heeft zijn ontslag ingediend bij de groep GAMAH. Er zal een nieuw lid, effectief of plaatsvervangend, moeten aangeduid worden. De heer Tom D'Hollander (plaatsvervanger) vertegenwoordigt vandaag de voetgangersverenigingen.

Naar aanleiding van de wijzigingen binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer, wordt Mevrouw Anne Meerkens aangesteld als effectief lid en de Heer Gilbert Auwaerts als plaatsvervanger. Mevrouw Anne-Marie Authom is geen lid meer van de Commissie.

De Nederlandse versie van het ontwerpverslag van de vergadering van 25 juni 2003 dat verstuurd werd naar de leden is niet de definitieve versie.

Er werd beslist om de goedkeuring van dit ontwerpverslag te verschuiven naar de volgende vergadering.

De Voorzitter stelt de heer Jan Cornillie, Directeur van de beleidscel Mobiliteit voor, die de heer Bert Anciaux, Federaal Minister van Mobiliteit en Sociale Economie, vertegenwoordigt.

#### **Uiteenzetting van de heer Jan Cornillie**

Namens Minister B. Anciaux verheugt de heer Cornillie zich over de positieve evolutie van de verkeersongevallenstatistieken op het aantal pv's van ongevallen met doden of zwaargewonden die door de parketten in 2001, 2002 en 2003 werden geregistreerd, met name een vermindering van het aantal verkeersdoden met 29% en van het aantal gewonden met 24% ten opzichte van 2000. In het Vlaams Gewest merkt men een vermindering van het aantal verkeersdoden met 33% en in het Waals Gewest is dit aantal met 18% geslonken. Men moet analyseren of deze verschillende evolutie samenhangt met het verschillende aantal aangebrachte onbemande camera's.

Deze goede resultaten bevestigen de noodzaak van een continu verkeersveiligheidsbeleid.

Zich bewust van deze noodzaak, bepaalde onze huidige regering dat de verkeersveiligheidswet van 7 februari 2003 van kracht wordt op 1 maart 2004. Deze wet voorziet in de categorisering van de overtredingen en breidt de onmiddellijke inning uit. Het K.B. over de beschikking tot betalen wordt voorbereid en zal later van kracht worden. Hiermee zullen de politiediensten en de Parketten beschikken over een snelle, correcte procedure die de verkeersveiligheid ten goede komt.

*Gezien de specificiteit van de gestelde vragen en de beperkte beschikbaarheid aan personen bij de deelnemende instellingen, is de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid niet in staat een evenwichtige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen te verzekeren.*

*Een afwijking van deze verplichting werd toegekend overeenkomstig aan het artikel 2, § 2, van de wet van 20 juli 1990 bij besluit van de Ministerraad van 28 maart 2003, en dit tot 31 december 2003.*

*Een verlenging van deze afwijking tot 31 december 2004 werd overeengekomen op de Ministerraad van 20 januari 2004*

Andere maatregelen die werden voorbereid door de vorige regering, zoals de straatcode en het verbod voor vrachtwagens om in te halen bij regenweer, zijn in voege getreden.

Om de inspanningen op het vlak van verkeersveiligheid voort te zetten en om de doelstelling om tegen 2010 het aantal verkeersdoden te halveren te bereiken, voorziet Minister Anciaux andere maatregelen:

- stimuleren van zones 30 in schoolomgevingen en streven naar algemene omvorming van de bebouwde kom naar zone 30
- de snelheid op de secundaire wegen van 90 km/u verminderen tot 70 km/u (waar de infrastructuur 90 km/u mogelijk maakt, blijft deze snelheid evenwel toegestaan)
- de mogelijkheid overwegen van variabele snelheden op de autosnelweg naargelang van de weersomstandigheden (regen)
- de mogelijkheden onderzoeken om het gedrag van de bestuurders te verbeteren door hun opleiding te verbeteren (verplichte opleiding voor beroepschauffeurs – rijbewijs met stappen – rijbijscholing)
- regionalisering van de verkeersveiligheid op korte termijn (zie regeerakkoord) om een betere dynamiek en een betere samenhang te creëren tussen reglementering en infrastructuur

Mevrouw De Boeck vraagt of het de bedoeling is om de schoolomgevingen verplicht om te vormen tot zones 30 zodat dit de algemene regel zou worden. De heer Cornillie antwoordt dat momenteel wordt bestudeerd hoe deze verplichte invoering kan plaatsvinden met de mogelijkheid tot bepaalde uitzonderingen.

De heer Cornillie dankt de heer Dekoster voor zijn suggestie om aansporingen te gebruiken om alle voertuigen met zwarte dozen uit te rusten, zoals bijvoorbeeld het geval was voor de wagenloten van het Brussels Gewest. Hij meent dat deze mogelijkheid moet worden bestudeerd. De Voorzitter wijst erop dat dit deel uitmaakte van de aanbevelingen van het dossier snelheid.

De Voorzitter benadrukt dat een van de taken van de FCVV erin bestaat maatregelen voor te stellen aan de beleidsmakers en vraagt aan de heer Cornillie wat er in de toekomst zal gebeuren. Deze laatste bevestigt dat de Minister de maatregelen eerst aan de FCVV wenst voor te leggen alvorens ze in voege te laten treden.

De heer Van Coillie informeert bij de vertegenwoordiger van de minister over de draagwijdte van de regionalisering. Gaat het om een regionalisering van de verkeerswetgeving? De vereniging die hij vertegenwoordigt (Touring) wordt immers vaak gecontacteerd door buitenlandse automobiellclubs om de reglementering te harmoniseren op internationaal vlak.

Volgens de heer Cornillie zijn er in Europa twee tendensen:

- coördinatie op Europees niveau en trachten te komen tot een eenvormige wetgeving voor het hoofdnetwerk
- lokaal of regionaal een aangepaste reglementering toestaan die rekening houdt met de zwarte punten en de risicosituaties door de lokale gezagsdragers meer autonomie te verschaffen

Op lange termijn is het de bedoeling om de twee tendensen te combineren en te verbinden en om de nodige informatie te verstrekken in de wagen via systemen zoals GPS, intelligente snelheidsbegrenzers...

### **Verslagen van het ICVV van 09.12.03 en 18.12.03**

Gelet op de afwezigheid van mevrouw Meerkens die aan deze vergaderingen heeft deelgenomen, het secretariaat ervan op zich nam en die er een verslag moest van opmaken, herinnert de voorzitter eraan dat op de vergadering van het Comité van 18.12.03 een bondig overzicht gegeven werd van de activiteiten van het Begeleidingscomité van de SGVV en van de FCVV en dat de statistieken en de indicatoren eveneens aan bod kwamen.

Op 09.12.03 vond een voorbereidende vergadering plaats waarop voorstellen werden gedaan om het probleem van de ongevalstatistieken op te lossen. Niettemin bleek dat de vertegenwoordigers van de Ministers geen tijd hadden gehad om deze voorstellen te onderzoeken en dat ze hieromtrent dus geen duidelijk standpunt innamen op de vergadering van 18.12.03.

### **Commentaar over de optimalisering van de werking van de FCVV**

Naar aanleiding van het vragenformulier dat verzonden werd naar de leden, werden er acht antwoorden ontvangen.

De Voorzitter geeft een bondige samenvatting van de opmerkingen in deze antwoorden:

- teveel tijd tussen de vergaderdata en moeilijkheid om zich voor een hele dag vrij te maken
- teveel punten op de agenda
- wens tot betere informatieverstrekking wat de werkgroepen betreft
- keuze van de plaats waar de vergaderingen plaatsvinden
- bepaalde vergaderingen bestaan meer uit mededelingen dan uit besprekingen

Na beraadslaging wordt besloten om:

- vergaderingen te houden die één dag in beslag nemen, op voorwaarde dat de data lang genoeg op voorhand worden vastgelegd en dat er minder punten op de agenda komen
- de lijst van de werkgroepen en hun samenstelling mede te delen (+ Voorzitter en secretaris)
- de plaats van de vergaderingen te behouden
- de documenten vroeger te verzenden

### **Goedkeuring van het PV van de vergadering van 25 juni 2003**

Aangezien er problemen waren bij de verzending van de vertaling, wordt een nieuw PV in het Nederlands (dat het per mail verzonden PV annuleert) uitgedeeld aan de leden. De goedkeuring van het PV wordt dus uitgesteld naar de volgende vergadering.

De heer Kaesemans vraagt om in het PV rekening te houden met de volgende opmerkingen:

Over het punt: deontologische code inzake autoreclame.

- 1) Door onze code door de JEP te laten erkennen en de naleving ervan door hen te laten opvolgen, erkennen wij de nood aan een controlemechanisme en geven wij er ook een passend gevolg aan. FEBIAC verzet zich echter tegen een sanctioneringsmechanisme van haar vrijwillige deontologische code.
- 2) Een jaarlijks verslag over de ontvangen klachten en de afhandeling ervan zal opgemaakt worden door de JEP. FEBIAC wil hieraan wel haar medewerking verlenen indien de JEP dit nodig en wenselijk acht.

- 3) De term acceleratiesnelheid kan inderdaad leiden tot verwarring en zal daarom geschrapt worden uit de code. Hij zal echter zeker niet vervangen worden door de term 'optreksnelheid' zoals in het verslag staat te lezen. Dat is immers hetzelfde. Ik meen dat de term 'reservekracht van de motor' zoals die in de verkeerswetgeving staat, voldoende duidelijkheid biedt en volstaat.

Naar aanleiding van de opmerkingen van de heren Kenis en Didier, wordt de 2de paragraaf van aanbeveling 1 van de werkgroep “verkeershandhaving” vervangen door:

“De heer Herbert informeert of er een gegevensbank bestaat over niet-verzekerde wagens en of het mogelijk is deze online te raadplegen. De heer Kenis antwoordt dat een dergelijke gegevensbank bestaat bij het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds. Ze zou te raadplegen zijn sinds januari 2003”.

### **Voorstelling van de verkeersveiligheidsindicatoren (zie documenten)**

*(Ongevalsexstatistieken – Gedragsindicatoren – Indicatoren politiecontroles – Indicatoren i.v.m. attitudes – Onderzoeksprojecten)*

De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid stelt tot haar spijt vast dat er momenteel geen ongevalsstatistieken beschikbaar zijn die het mogelijk maken de verkeersveiligheidsmaatregelen of voorstellen tot nieuwe maatregelen te evalueren.

De heer Herbert informeert in het kader van het Agora-project naar de lijst met behoeften voor de registratie van ongevallengegevens die werd opgesteld na raadpleging van verschillende potentiële gebruikers. Mevrouw Scheers antwoordt dat deze lijst kan worden overhandigd aan de leden die dit wensen.

Eveneens in het kader van het Agora-project, zal de lokalisatie van de ongevallen geoptimaliseerd worden zodra de GPS-gegevens in de gegevensbank zullen kunnen worden opgenomen.

De heer Dekoster merkt op dat de voorgestelde statistieken betrekking hebben op de federale politie en informeert naar de statistieken van de lokale politie. De Voorzitter bevestigt dat deze zijn opgenomen in de statistieken van het NIS.

De heer Beeldens benadrukt het belang om de ongevalsoorzaken te kennen en vindt dat de verzekeringsmaatschappijen deze gegevens zouden moeten kunnen verstrekken. Hij vraagt de vertegenwoordiger van de minister dat er bij de verzekeringsmaatschappijen zou worden aangedrongen om deze gegevens te bekomen.

De voorzitter merkt op dat men op Europees niveau een structuur tracht op te zetten om de ongevallen en hun oorzaken te bestuderen. De verzekeringsmaatschappijen van hun kant spreken zich uit over de strafrechtelijke verantwoordelijkheid en niet over de oorzaken.

De heer Didier steunt het idee voor een instituut belast met de studie van de ongevalsoorzaken en meent dat het bestuderen van de rapporten van de gerechtsexperts in samenwerking met de universiteiten een andere mogelijkheid zou zijn.

De heer Herbert vestigt de aandacht op de resultaten van de gedragsmeting inzake gordeldracht en met name op het verschil dat bij de mannen wordt vastgesteld naargelang dat ze bestuurder of passagier zijn (87,3%-48,8%) en bij alle bestuurders naargelang ze overdag (63,5% in de weekends – 61,4% tijdens de week) of 's nachts rijden (47,4% in de weekends – 51,8% % tijdens de week). Mevrouw Scheers merkt op dat het rapport met de volledige analyse zal worden verzonden.

De heer Auwaerts merkt op dat een Europese aanbeveling inzake enforcement de verschillende landen verzoekt de cijfers mee te delen voor bepaalde

verkeersveiligheidsindicatoren zoals het aantal onbemande camera's, zwarte punten ... en dat er voorbereidingen moeten worden getroffen om deze vraag te beantwoorden die veel verder gaat dan het SafetyNet-project.

Mevrouw Scheers antwoordt dat het BIVV van plan is hierover een haalbaarheidsstudie uit te voeren.

## **De heer Cornillie verlaat de vergadering.**

### *Snelheidsperceptie – enquête*

De volledige studie zal weldra beschikbaar zijn op de BIVV-website.

De leden betreuren dat na de goede resultaten van 2002 de resultaten in 2003 zijn teruggevallen.

2002 was met o.a. de SGVV een heel belangrijk jaar vanuit verkeersveiligheidsoogpunt. In dit jaar had de regering de mededelingen in dit domein opgevoerd en de media hadden het publiek ruimschoots ingelicht over de uitgevoerde controles. Bovendien waren de "Tine en Sophie"-campagnes innoverend, wat hun impact verklaart.

In 2003 was de verkeersveiligheid minder aanwezig op de politieke agenda en kwam ze minder aan bod in de media.

Als men de goede resultaten bekijkt in Frankrijk, merkt men dat er geen dag voorbijgaat zonder dat er in het nieuws gepraat wordt over verkeersveiligheid. Het zou aangewezen zijn in België dit voorbeeld te volgen en de media hieromtrent te contacteren (dit is reeds gebeurd met de RTBF). Dagelijks informatie over verkeersveiligheid verstrekken in het tv-journaal is beter dan op gespreide tijdstippen specifieke uitzendingen eraan te wijden. (=voorstel van de heer Didier)

Het toegenomen aantal personen voor wie snelheid een uitlaatklep is of een manier om zichzelf te bevestigen, is bijzonder zorgwekkend. Het toegenomen aantal reclameboodschappen in deze zin houdt hiermee verband (de Heer Herbert geeft enkele voorbeelden). Wie de deontologische code niet respecteert, zou hiervoor moeten worden gestraft.

De heer Van Ausloos stelt voor de mogelijkheid te bestuderen om van de Commissie een rechtspersoon te maken die gerechtelijke stappen kan ondernemen.

De Voorzitter stelt voor een werkgroep samen te stellen om de naleving van de deontologische code van FEBIAC gedetailleerder te bestuderen en om hiervan verslag uit te brengen aan de commissie. De werkgroep zou kunnen worden voorgezeten door de heer Auwaerts (mits hiërarchisch akkoord) en het secretariaat zou worden verzorgd door het BIVV (C. Neuville). De groep zou bestaan uit: J. Kaesemans, J. Dekoster, F. Herbert, L. Van Ausloos, Dany Donnen en Bruno Godart, vertegenwoordiger van de Vereniging voor Beroepsjournalisten.

De heer Auwaerts wijst erop dat de werkgroep de wet Ansoms niet uit het oog zal mogen verliezen. Er moet hieromtrent nog een uitvoerings-KB verschijnen.

De heer Hendrichs zal tegen de volgende vergadering de verschillende mogelijkheden tot actie te onderzoeken.

## **Wijziging van de agenda**

Om organisatorische redenen wordt de agenda gewijzigd. De volgorde van de voorstelling van de "verkeersveiligheidswet" en van de "opvolging van het dossier straatcode" wordt omgekeerd.

Anderzijds wordt gezien de drukke agenda de opvolging van de dossiers “gordeldracht”, “snelheid” en “rijden onder invloed” uitgesteld naar de volgende vergadering. Intussen zullen de werkgroepen samenkomen om te proberen conclusies voor te leggen.

**Opvolging van het dossier “straatcode” door mevrouw Guillaume** (2 documenten waarvan er één op de vergadering wordt overhandigd)

*Punt 6.2 Verkeersbord F1:*

-de FOD een stelde een grafische oplossing voor om de moeilijkheden op te lossen die zich soms stellen doordat de plaatsnaam soms te lang is voor de grootte van het bord.

-de opvolging van het percentage nieuwe verkeersborden zal plaatsvinden indien mogelijk: dit vergt immers veel inspanningen en levert weinig resultaat op.

*Punt 6.3 Basissnelheid buiten agglomeratie 70 of 90?*

Aangezien er geen consensus is bereikt, zal een werkgroep worden samengesteld. Deze zal voorgezeten worden door mevrouw Guillaume. De heer Van Coillie vraagt om er deel van uit te maken.

*Punt 6.4 Basissnelheid in de bebouwde kom: 30 km/u?*

De heer Hougardy wijst erop dat niet alle leden het eens waren met de 30 km/u-snelheidsbeperking en dat men niettemin de mogelijkheid heeft voorzien om de verkeersborden C43 30km/h en F1 te combineren.

Mevrouw Guillaume antwoordt dat er een politieke intentie bestaat, dat dit reeds gebeurt in buurlanden en dat bepaalde kleine eenheden het statuut zone 30 verdienen.

De heer Van Coillie informeert naar één van de voorwaarden voor omvorming van bebouwde kommen in zones 30, vermeld in het MB van 04/04/2003: geen wegen met B9. Mevrouw Guillaume geeft toelichting bij de noodzaak om op bepaalde belangrijke wegen in de hiërarchie van het wegennetwerk voorrang te blijven geven aan de verkeersfunctie en aan de continuïteit van de reisweg; langs deze wegen wordt dan een verkeersbord B9 geplaatst. Voor de secundaire wegen daarentegen moet voorrang worden gegeven aan de verblijfsfunctie. B9 is dan niet geschikt, men kan een zone 30 invoeren en de voorrang regelen op elk kruispunt.

De heren Hougardy en Van Coillie zijn tegen de aanbeveling om de categorisering van de wegen te bespoedigen om de mogelijkheid te bestuderen om tot een algemene 30 km/u-snelheidsbeperking te komen.

Aangezien er rond de 70, 90 en 30 km/u-snelheidsbeperkingen een soortgelijke problematiek bestaat, wordt beslist de aanbevelingen hieromtrent te schrappen en deze beide problemen te behandelen in bovenvermelde werkgroep.

### **Regionalisering verkeersveiligheid**

Naar aanleiding van de verklaring van de heer Cornillie over de politieke intentie tot regionalisering van de verkeersveiligheid op korte termijn en van de mogelijke gevolgen van deze regionalisering, met name het ontstaan van 3 aparte verkeersreglementen, vraagt de Voorzitter het advies van de leden omtrent deze maatregel.

Hoewel alle leden het erover eens zijn dat het hier gaat om een politieke beslissing, verschillen de meningen over de bevoegdheid van de Commissie om zich hierover uit te spreken.

Tal van leden wijzen op de naleving van de internationale conventies inzake verkeerssignalisatie en de noodzaak tot uniformisering wat het transitverkeer betreft. Zij benadrukken tevens het belang om de fundamentele vanzelfsprekende regels te behouden. Ze zijn er zich bovendien bewust dat het mogelijk moet zijn op lokaal vlak af te wijken van deze regels, vooral wat verkeersinfrastructuur betreft. De meerderheid van de leden meent dat deze mogelijkheid al bestaat op het terrein en zien dus geen heil in de regionalisatie. Ze vrezen zelfs dat er aanzienlijke nadelen aan verbonden zijn. Zij zijn dus voorstander van een federale overkoepeling en van een gewestelijk beheer van de verkeersinfrastructuur.

De voorzitter zal tegen de volgende vergadering een document voorstellen met de samenvatting van het standpunt van de FCVV.

### **Verkeersveiligheidswet van 7 februari 2003 en haar uitvoeringsbesluiten van 22.12.03** (zie presentatie in bijlage)

De heer Hendrichs stelt de nieuwe wetgeving in grote lijnen voor. Op 31.12.2003 verschenen drie Koninklijke Besluiten. Het gaat om het besluit dat de wet in voege doet treden, het besluit over de onmiddellijke inning en het besluit over de indeling van de zware overtredingen per graad.

Ook voor zware overtredingen (van de 1ste, 2de of 3de graad naargelang men al dan niet een verblijfplaats heeft in België) kan voortaan de onmiddellijke inning worden toegepast. Naar aanleiding hiervan vraagt dhr. Van Coillie zich af of de nieuwe reglementering wel strookt met het principe dat alle burgers gelijk zijn voor de wet.

Wat de zware overtredingen betreft, wordt verwezen naar de tekst van het besluit. Ondanks alles stelt men een aanzienlijke verhoging vast van het aantal zware overtredingen en wijst men op het belang van artikel 1 voor een goed begrip van de tekst.

Onder meer de heer Kenis en de heer Van Coillie hebben enkele opmerkingen over de indeling van de overtredingen in het K.B. Waarom wordt bijvoorbeeld de ene overtreding (links inhalen) tegen artikel 16.3 van het K.B. van 01.12.1975 ondergebracht bij de overtredingen van de 2de graad (art. 3.5° a) en de andere (rechts inhalen) bij de overtredingen van de 3 de graad (art 4.3°)?

De werkgroep "verkeershandhaving" stelde voor de indeling van de overtredingen te evalueren.

De FCVV stemt hiermee in en gaat tevens akkoord een doeltreffendheidsstudie uit te voeren over de vervallenverklaring van het recht tot sturen en over de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs.

Aangezien er een nieuw K.B. ter wijziging is voorzien, verzoekt de Voorzitter de leden van de FCVV die opmerkingen hebben over het technische aspect, om deze zo snel mogelijk schriftelijk te verzenden naar mevrouw Meerkens en de heer Hendrichs om er in dit K.B. rekening mee te kunnen houden.

### **Federale campagne over de nieuwe wetgeving 2004** (zie presentatie van mevr. Schevelenbos in bijlage)

De heer Rouffaert merkt op dat de betrokken weggebruikers te weinig informatie hebben over het verbod in de verkeerswetgeving voor voertuigen van meer dan 7,5 ton om in te halen bij regenweer, o.a. op autosnelwegen.

Mevrouw Meerkens antwoordt dat de FOD het nodige zal doen om de vrachtwagenverenigingen en de gewesten te informeren. Het is ook de bedoeling deze reglementering aan te kondigen aan de landsgrenzen: een verkeersbord wordt momenteel ontworpen.

De heer Rouffaert merkt op dat het Vlaams Gewest eveneens een verkeersbord heeft ontworpen hiervoor.

### **Voorstelling van de besluiten van de werkgroep “verkeershandhaving”** (zie document)

Men stelt vast dat er op politiek niveau niet steeds rekening gehouden werd met de aanbevelingen van de Commissie.

Er komen een aantal opmerkingen over de indeling van de overtredingen in het K.B., waarmee in de straatcode geen rekening werd gehouden.

De heer Kenis dringt erop aan dat het nieuwe K.B. ter wijziging zo snel mogelijk zou worden gepubliceerd om de door de werkgroep aangestipte problemen op te lossen. Dit wordt beschouwd als aanbeveling van de FCVV.

Mevrouw Meerkens antwoordt dat hiervoor alles in het werk zal worden gesteld, maar dat er rekening moet worden gehouden met de tijdsgebonden beperkingen inherent aan de publicatie van elk nieuw besluit (beschikbare middelen, raadpleging van de Gewesten en van de Raad van State...). De heer Hendrichs preciseert dat een nieuw besluit er ten vroegste binnen 3 of 4 maanden kan komen en dat de actoren op het terrein de lacunes die zich in de tussentijd zullen stellen met het nodige pragmatisme zullen moeten verhelpen.

De Voorzitter dankt de werkgroep voor de geleverde inspanningen. Hij vraagt de werkgroep opnieuw samen te komen om een lijst met aanbevelingen op te stellen die, na goedkeuring door de FCVV, zullen worden doorgezonden naar het Interministerieel Comité. De werkgroep zal worden voorgezeten door de heer Hendrichs.

### **Opvolging van de dossiers “infrastructuur”, voorgesteld door de vertegenwoordigers van de gewesten**

#### *Brussels Hoofdstedelijk Gewest* (voorstelling door de heer Eric Monami-Michaux)

De heer Monami-Michaux geeft een uiteenzetting van de infrastructuurgebonden maatregelen die door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden goedgekeurd in het kader van de SGVV van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Twee documenten werden verzonden.

De heer D'hollander feliciteert het gewest voor de inspanningen inzake de veiligheid van de voetgangers.



### Vlaams Gewest (uiteenzetting van de heer Rouffaert)

De heer Rouffaert overloopt het document dat naar de leden werd verzonden en voegt enkele preciseringen toe:

- de Vlaamse Gemeenschap zou tegen 2004 het aantal camera's op 400 willen brengen.
- de Federale Politie heeft gevraagd om op de autosnelwegen 100 onbemande camera's aan te brengen
- een jaarlijks budget van 100 miljoen euro is voorzien voor de heraanleg van zwarte punten
- er werden financiële middelen uitgetrokken voor de fietspaden (in samenwerking met de gemeenten)
- naargelang van het wegentype en de verkeersomgeving, werden in het vademecum nieuwe voorschriften voor oversteekplaatsen voor voetgangers opgenomen
- er werd speciaal aandacht besteed aan wegen met 2x2 rijstroken met of zonder berm, maar mét tramsporen
- er werden acties ondernomen voor de opleiding en de sensibilisering van bromfietzers en motorfietzers
- studies over de veiligheid van motorrijders hadden betrekking op de markering van verlichtingspalen en de bescherming ertegen
- verbetering van de markeringen in het algemeen
- de richtlijnen voor de normen inzake categorisering van het wegennet zijn klaar
- uitbreiding van de variabele signalisatie (vooral in Antwerpen)
- aanleg van ronde punten
- opheffing van conflictsituaties bij richtingsveranderingen (groen- en roodfases op kruispunten met lichten)
- vermindering van de oversteeksnelheid voor voetgangers tot 1m/sec
- experimenten met inrichtingen voor bromfietzen klasse B die in de bebouwde kom van het fietspad overgaan naar de rijbaan

Mevrouw De Boeck stelt zich vragen over de aanleg van schoolomgevingen zone 30. De heer Rouffaert antwoordt dat men deze zones eerst moet aanleggen in de gemeentes die dit aanvragen. Voor gewestwegen neemt het gewest de heraanleg op zich. Als het gaat om een gemeenteweg, gebeurt de aanleg in samenwerking met de gemeente.

### Waals Gewest (uiteenzetting van de heer Peeters)

Er is een verhoging voorzien van het aantal onbemande camera's op autosnelwegen waar het ongevalrisico het hoogst is en waar de infrastructuur zich vaak niet leent tot andere vormen van controle.

De heer Peeters merkt op dat men zich in de series « Les cahiers du MET » (nummer 15) een brochure kan aanschaffen met de statistieken van het jaar 2000 (Direction de la Communication – Rue des Pieds d'Alouettes 28, 5100 Naninne- tel. 081/40.84.80).

De heer Peeters overloopt vervolgens het uitgedeelde document.

De heer Dekoster vraagt waarom men in Wallonië vaak rotondes ziet die niet conform zijn met de conclusies van de studie van het Waals Gewest over rotondes.

De heer Peeters verklaart dat de ingenieurs belast met de aanleg zich vaak laten leiden door hun vrees voor files.

De heer Dehaye betreurt het gebrek aan fietspaden.

## **Besluiten van de Voorzitter**

- er zullen 4 werkgroepen worden samengesteld:

Verkeershandhaving, de werkgroep die reeds bestond onder het voorzitterschap van Mevrouw Scheers, valt voortaan onder het voorzitterschap van de heer Hendrichs: Miran Scheers, Sylvie Delcourt, Patrick Delval, Olivier Motte, Paul Kenis, Luc Van Ausloos, Geert Popelier Thierry Papart, Anne Meerkens (of G. Auwaerts), Frédéric Ensch-Famenne

Infrastructuur onder voorzitterschap van mevrouw Guillaume :

Pierre-Jean Bertrand, Ann De Boeck, Bernard Dehaye, Jacques Dekoster, Patrick D'Haese, Tom D'Hollander, Chantal Jacobs,, Yvon Loyaerts, Armand Rouffaert, Karel Van Coillie

Deze groep zal aan de Commissie een consensus 30-50-70-90 voorstellen

Snelheid-alcohol onder voorzitterschap van mevrouw Scheers:

Denis Hendrichs, [Sylvie Delcourt](#), [Patrick Delval](#), [Olivier Motte](#), [Paul Kenis](#), [Luc Van Ausloos](#), [Thierry Papart](#), [Anne Meerkens \(ou G. Auwaerts\)](#), [Frédéric Ensch-Famenne](#), Karel Van Coillie

Deontologische code onder voorzitterschap van de heer Auwaerts (onder voorbehoud van hiërarchisch akkoord)

- De volgende vergadering wordt vastgelegd op 4 maart (indien de zaal beschikbaar is). De opvolging van de dossiers snelheid, alcohol en gordeldracht zal worden besproken.

Op 13 mei is er een volgende vergadering (indien de zaal beschikbaar is). De verkeersveiligheidsindicatoren en de rijopleiding zullen aan bod komen.

- Er zal een samenvatting worden opgesteld over het standpunt van de FCVV inzake de regionalisering.
- Het PV zal het verslag van de besprekingen, de tijdens de zitting geformuleerde aanbevelingen en de lijst met de verschillende werkgroepen (voorzitter-leden-doelstellingen-termijnen) omvatten.

---

*\* de werkgroepen konden niet samenkomen voor eind februari. Zo werd de vergadering van 4 maart geannuleerd.*

*Door onbeschikbaarheid van de zaal op 13 mei vindt de volgende vergadering plaats op 17 mei 2004.*