

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid vzw

Haachtsesteenweg 1405 - B-1130 Brussel
Telefoon 02/244.15.11 - Telefax 02/216.43.42
E-mail : info@bivv.be - Internet : www.bivv.be
BTW BE 432.570.411



Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid Verslag

Vergadering van 26 juni 2006 (14)

Aanwezig :

- De HH. DERWEDUWEN Patric, BIVV Voorzitter van de FCVV
BEELDENS Theo, Motorcycle Action Group (MAG)
BERTRAND Pierre-Jean, Admin. de l'Équipement et des Déplacements (Bruxelles-Capitale)
CAELEN Erik, Vereniging van Stad en Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
CHIERS Johan, RYD
DEBLAERE Paul, Federale Politie
- Mevr. DE BOECK Ann, Gezinsbond
- De HH. DE MEUTER Michel, FEBIAC
DIDIER Bruno, Assuralia
HERBERT Francis, Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen
LOYAERTS Yvon, Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
PELIER Geert, VTB-VAB
ROUFFAERT Armand, Adm. van Leefmilieu en Infrastructuur – Vlaamse Gemeenschap
- Mevr. SCHEERS Miran, BIVV
- De HH. VANBROEKHOVEN Willem, GOCA
VAN COILLIE Karel, Touring
- Mevr. VANDENBERGHE Anne, FOD Mobiliteit en Vervoer (vervangt Mevr. MEERKENS)
- De H. WAGELMANS Rudi, Vaste Commissie van de Lokale Politie

Verontschuldigd :

- Mevr. MEERKENS Anne, FOD Mobiliteit en Vervoer , Vice-Voorzitster van de FCVV
- De HH. DEBRUYNE Erwin, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
DEKOSTER Jacques, Ligue des Familles
DE SCHUTTER Tom, Union des Villes et Communes de Wallonie
D'HAESE Patrick, Fietsersbond
HENAU Luc, Onderwijs van de Vlaamse Gemeenschap
KENIS Paul, College Procureurs Generaal
STEENHOUWER Roland, RACB
VAN AUSLOOS Luc, Collège des Procureurs Généraux

Uitgenodigd :

- De HH. CORNILLIE Jan, Beleidscel Minister van Mobiliteit
BEKAERT Simon, Beleidscel Minister van Mobiliteit
- Mevr. KLINCKHAMERS Patrizia, Federale Politie
DE WESER Wendy, Federale Politie

Wonen de vergadering bij (BIVV) :

- De HH. CASTEELS Yvan, HENDRICHS Denis, PELCKMANS Jan, RIGUELLE François, SILVERANS Peter
- Mevr. BEECKMANS Michèle,

Inleiding

De heer Derweduwen, Voorzitter van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, opent de zitting en heet de leden welkom. Als verklaring voor de lange periode die verstreken is sinds de vorige vergadering verwijst hij naar de ongevallengegevens van 2003 en 2004, die pas dit voorjaar werden gepubliceerd, en de aankondiging van de gegevens van 2005.

Hij verwelkomt de heer Jan Cornillie, die een uiteenzetting zal houden in naam van Minister R. Landuyt.

De heer Lode Verkinderen van SAV zal als effectief lid zetelen als vertegenwoordiger van de transportsector, in de plaats van de heer Machenil.

De heer Michel De Meûter vervangt de heer Joost Kaesemans als vertegenwoordiger voor Febiac.

De Voorzitter heet beide nieuwe leden welkom.

De agenda wordt goedgekeurd.

Toelichting door de heer Derweduwen bij de strategie van de FCVV voor 2006-2007

De nota die in de vergadering aan de leden van de Commissie wordt rondgedeeld, bestaat voorlopig enkel in het Frans. Een Nederlandse vertaling is in voorbereiding.

Aan de hand van de nota schetst de heer Derweduwen de evolutie van de verkeersveiligheid en wijst op de positieve ontwikkeling, waaraan de FCVV eveneens een bijdrage heeft geleverd.

De FCVV heeft als opdracht beleidsmaatregelen voor de bevordering van de verkeersveiligheid op te volgen en nieuwe maatregelen voor te stellen, teneinde de vooropgestelde doelstellingen te bereiken.

Omdat de ongevallencijfers van 2003 en 2004 nu beschikbaar zijn, en spoedig ook deze van 2005, stelt de heer Derweduwen voor een grondige evaluatie van de verkeersveiligheid in België door te voeren. Deze analyse moet resulteren in een reeks nieuwe aanbevelingen die moeten leiden tot een verdere daling van het aantal verkeersdoden, tot 750 in 2010. Deze aanbevelingen zullen worden voorbereid in werkgroepen die tegen februari/maart 2007 hun conclusies moeten neerleggen.

De Voorzitter stelt volgende werkgroepen voor:

WG1: Statistieken en beleidsindicatoren

WG2: overdreven en niet-aangepaste snelheid

WG3: rijden onder invloed van alcohol

WG4: rijden onder invloed van drugs en medicijnen

WG5: dragen van de veiligheidsgordel

WG6: infrastructuur

WG7: jonge bestuurders.

Het voorzitterschap en het secretariaat wordt waargenomen door BIVV-medewerkers, behalve wanneer leden van de Commissie zich vrijwillig kandidaat zouden stellen. De planning van de werkzaamheden en een voorstel van taakverdeling zijn opgenomen in het rondgedeelde document.

De heer Herbert wijst op de actuele discussies m.b.t. de veiligheid van het vrachtvervoer en stelt voor eveneens een werkgroep 'vrachtvervoer' op te richten. De heren Verkinderen en Deblaere sluiten zich aan bij dit voorstel.

De heer Wagelmans vraagt dat er terugkoppeling is met het directiecomité 'zwaar vervoer'. Omdat dit directiecomité niet bekend is bij verschillende leden van de Commissie licht de heer Wagelmans toe dat het hier gaat om een stuurgroep die de controleactiviteiten inzake het zwaar vervoer coördineert, in het kader van de uitvoering van het Nationaal Actieplan voor het Wegvervoer. Enkel de controlediensten zijn in dit directiecomité vertegenwoordigd. Het is niet de bedoeling dubbel werk te leveren.

De heer Bertrand stelt voor om ook een werkgroep 'voetgangers' te installeren, verwijzend naar een studie die het BIVV momenteel uitvoert naar ongevallen met voetgangers op oversteekplaatsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De heer Van Coillie stelt zich vragen bij de oprichting van werkgroepen voor verschillende specifieke doelgroepen.

De heer Derweduwen vraagt de vergadering of zij akkoord gaat met deze twee bijkomende werkgroepen.

De leden van de Commissie verklaren zich akkoord om 2 werkgroepen aan bovenstaande lijst toe te voegen:

WG8: vrachtwagens

WG9: voetgangers.

De Voorzitter deelt nog mee dat kandidaturen voor deelname aan de werkgroepen aan het slot van de vergadering kunnen worden meegedeeld. Deze hoeven zich niet te beperken tot de organisaties die in de Commissie vertegenwoordigd zijn.

Uiteenzetting van de heer Cornillie (vertegenwoordiger van de heer R. Landuyt) over de opvolging van de aanbevelingen van de FCVV en andere beleidsinitiatieven

De heer Cornillie verstrekt toelichting bij verschillende dossiers waar de Commissie aanbevelingen rond formuleerde en andere lopende dossiers die onder andere op de Ministerraad van 7 juni aan bod kwamen.

1. Hervorming van de rijopleiding

De inhoud van het voorstel tot hervorming van de rijopleiding is in grote lijnen bekend:

- vereenvoudiging van de opleidingsmodellen;
- start praktijkopleiding vanaf 17 jaar;
- 3 mogelijke opleidingsmodellen ter voorbereiding op het praktijkexamen:
 - vrije begeleiding:
 - min. 3 maand., max. 3 jaar oefenen met begeleider;
 - begeleider minstens 8 j. in bezit van rijbewijs; niet-professionele begeleider werkt verplicht onbezoldigd; gebrevetteerde begeleider ev. tegen betaling;
 - korte praktijkopleiding van 6u in rijnschool (verplicht aanbod vanwege de rijnscholen), gevolgd door min. 3 maand., max. 3 jaar oefenen met begeleider;
 - 20u praktijkopleiding in rijnschool, vanaf 18 jaar gevolgd door min. 3 maand., max. 1,5 jaar oefenen zonder begeleider;
- tijdens het praktijkexamen worden de proeven die vandaag op privé-terrein worden afgenomen, geïntegreerd in het examen op de openbare weg;

- de hervorming van de rijopleiding gaat in op 1 september 2006, het nieuwe praktijkexamen zal op 1 december 2006 in werking treden.

De aanbevelingen die de Commissie op 3 oktober 2005 formuleerde worden door de heer Cornillie overlopen:

Aanbeveling 1

Professioneel model is behouden, maar de (uitgebreide) stage 'solorijden' eveneens. De EC heeft de Minister geïnterpelleerd over het solorijden zonder voorafgaand examen.

Aanbeveling 2

Niet gevolgd; onbeperkt herkansen zonder verplichte tussentijdse 'wachtperiode' blijft mogelijk.

Aanbeveling 3

Niet gevolgd. Geen registratie noch beperking van begeleiders. De verplichte ervaring van de begeleider wordt wel uitgebreid tot een rijbewijsbezit van minimum 8 jaar.

Aanbeveling 4

Niet gevolgd. De pedagogische omkadering van de begeleider wordt niet opgelegd.

Aanbeveling 5

De inhoud van de basisopleiding van 6u wordt vastgelegd in een omzendbrief (in voorbereiding).

Aanbeveling 6

In een omzendbrief zal worden bepaald dat het gebruik van de rijimulator in de basisopleiding praktijk mogelijk is. De equivalentie met praktijklessen op de openbare weg moet nog worden vastgesteld.

Aanbevelingen 7 en 8

Aangezien de tussentijdse evaluatietest niet is voorzien in het voorstel tot hervorming van de rijopleiding, wordt niet voorzien in een controle-instrument m.b.t. inhoud en duur van de verstrekte praktijkopleiding, voorafgaand aan de evaluatietest. Een evaluatietest kan natuurlijk wel door de rijsschool worden afgenomen, tegen kostprijs.

Aanbeveling 9

De proeven op een afgesloten terrein zullen vanaf 1 december 2006 geïntegreerd worden in het examen op de openbare weg.

Aanbeveling 10

In het eerste jaar volgend op het verkrijgen van het rijbewijs zullen verkeersovertredingen van de derde of vierde graad automatisch aanleiding geven tot een verval van het recht tot sturen.

Na deze toelichting biedt de heer Cornillie de mogelijkheid tot het stellen van vragen.

De heer Chiers stelt dat hij bij het voorstel tot hervorming van de rijopleiding weinig gehoord heeft over de inhoud van de opleiding. In de minimum voorziene professionele opleiding van 6u zou deze inhoud onvoldoende aan bod kunnen komen.

Daarnaast wijst hij op de mogelijkheid die voorzien wordt voor gebrevetteerde instructeurs om tegen betaling als begeleider ingeschakeld te worden. Aangezien de controle op de kwaliteit van de verstrekte opleiding verloopt via de rijsscholen vraagt de heer Chiers zich af hoe de overheid zal toezien op de individueel opererende instructeurs.

De heer Chiers heeft eveneens vragen bij het behoud van de (bestaande) mogelijkheid die voorziet dat kandidaat-bestuurders die na minimum 20u professionele opleiding alleen de baan op mogen. Hij stelt voor deze kandidaten na de, weliswaar beperkte, opleiding van 20u, onmiddellijk te onderwerpen aan een examen.

Tot slot merkt hij op dat bestuurders met een voorlopig rijbewijs na 3 jaar, na het afleggen van een theorie-examen, opnieuw aan de praktijkopleiding kunnen beginnen en zo blijven rijden (met restricties) zonder examen hoeven af te leggen.

De heer Wagelmans stelt dat de bestaande databanken vandaag niet toelaten om tijdens het eerste jaar onmiddellijk en automatisch het verval van het recht tot sturen uit te spreken.

De heer Herbert verwijst naar zijn bezwaren geuit tijdens de parlementaire hoorzitting over de hervorming van de rijopleiding. Individuele deelname van autobestuurders aan het verkeer zonder examen af te leggen bevestigt de reputatie van België als onveilig land.

De heer Cornillie antwoordt dat vooral de inhoud van het rijexamen belangrijk is. De inhoud van de rijopleiding zal hierop worden afgestemd. De inhoud van de minimale opleiding van 6u zal binnenkort worden gedetailleerd.

De discussie rond het professionele opleidingsmodel, dat voorziet in minimum 20u rijles en daarna een individuele stage, is voldoende bekend. Er zal nauwlettend worden toegezien op de resultaten van dit model van rijopleiding.

Een periode van maximum 3 jaar om te oefenen met een begeleider is inderdaad lang, maar men kan er niet vanuit gaan dat kandidaat-bestuurders deze periode van 'rijden onder toezicht' onnodig lang zullen rekken. Een volwaardig rijbewijs en de vrijheid die dit geeft blijft toch het ultieme doel.

2. Daytime Running Lights (DRL)

De FCVV heeft op 3 oktober 2005 rond DRL een aantal aanbevelingen geformuleerd. De heer Cornillie verwijst naar de conclusies van het Europese CARS 21-initiatief en het standpunt dat de Europese transportministers naar aanleiding hiervan m.b.t. DRL hebben ingenomen. België heeft in dit verband tegen een verplichting van DRL gepleit en er is rekening gehouden met dit standpunt.

Het dossier blijft wel op tafel maar verder onderzoek naar de veiligheid van de gemotoriseerde tweewielers, die vandaag al met licht rijden overdag in een aantal landen, is noodzakelijk. De eventuele veiligheidswinst van DRL is aan voorwaarden onderhevig en in het licht hiervan is het invoeren van een Europese verplichting dus voorbarig.

3. Databank voertuigen

De Ministerraad heeft zich akkoord verklaard met de in plaatsstelling van een databank (authentieke bron) waarin alle gegevens m.b.t. de levensloop van voertuigen worden geregistreerd. Alle betrokken diensten zullen deze kruispunt-databank kunnen raadplegen. In 2006 wordt €1,8 miljoen in de creatie van deze authentieke bron geïnvesteerd, in 2007 €1,6 miljoen en in 2008 €500.000.

Onder andere de politiediensten zullen zetelen in een stuurcomité dat de opvolging van deze beslissing verzekert.

In afwachting van een concrete realisatie is een protocol tussen de politie en de Dienst Inschrijving voertuigen van kracht, waarbij de DIV de permanente toegang tot hun gegevens verzekert.

4. Controleplatform wegvervoer

Ten behoeve van de verschillende controlediensten wordt een platform gecreëerd met gegevens over vergunningen en overtredingen inzake wegvervoer, zodanig dat deze informatie beschikbaar komt voor de mensen op het terrein.

Rond beide projecten werd een akkoord bereikt tijdens de begrotingscontrole en is nu voorzien in een wettelijke verankering.

5. Veiligheid vrachtovervoer

Het inhaalverbod bij regenweer wordt uitgebreid tot een inhaalverbod bij neerslag. Daarnaast wordt een algemeen inhaalverbod op 2x2 wegen ingevoerd, waarbij de wegbeheerder secties kan aanduiden waar inhalen wordt toegelaten.

De technische controle langs de kant van de weg zal zich onder andere toespitsen op de remmen.

De omzetting van de Europese richtlijn met betrekking tot de vakbekwaamheid van bestuurders is quasi klaar.

Wat het uitzonderlijk vervoer betreft wordt een vlottere procedure van toepassing waarbij vergunningen binnen maximum 5 à 10 dagen worden afgeleverd. Momenteel lopen onderhandelingen met de gewesten om de maximum toegelaten hoogte voor normaal vervoer op te trekken van 4,0m tot 4,3m.

De controlediensten worden uitgerust met betaalterminals. Dit moet de betaling van onmiddellijke inningen bij controles van het wegvervoer vlotter laten verlopen. Als streefdoel is bepaald dat 15% van de middelen in het verkeersveiligheidsfonds afkomstig moeten zijn van de controles op het zwaar vervoer.

De onderhandelingen met betrekking tot de opstelling van een boetecatalogus voor overtredingen door zwaar vervoer zijn lopende.

Ook wat de CMR-vrachtbrief betreft zijn wijzigingen overeengekomen. Bepaalde transporten hoeven niet langer vergezeld te zijn van deze vrachtbrief en in de toekomst zal een digitale versie beschikbaar komen.

In samenwerking met de controlediensten wordt een KB 'ladingbeveiliging' voorbereid. Wat overlading betreft zou voorzien worden in een progressief boetesysteem, dat rekening houdt met de mate van overlading.

De heer Cornillie besluit dat deze maatregelen voor het zwaar vervoer een belangrijke stap vooruit betekenen in de strijd tegen verkeersongevallen met zwaar vervoer.

6. Verkeersvereenvoudiging

De heer Cornillie licht een aantal punten toe uit het dossier 'verkeersvereenvoudiging'.

Zone 50 en zone 70 zullen meer systematisch worden toegepast om het aantal borden met snelheidsbeperkingen te verminderen. De wegbeheerder zal gebruik kunnen maken van bepaalde 'herkenningstekens' om de gebruikers in de zone attent te maken op het geldende snelheidsregime.

De voorrang van rechts wordt meer absoluut, zoals in de ons omringende landen het geval is. Een bestuurder die stopt zal daarna de voorrang van rechts behouden.

De toepassing van de algemene zorgvuldigheidsplicht (voorzichtigheid?) wordt duidelijker geformuleerd en geldt voor alle bepalingen.

Een nieuwe categorie van verplaatsingsmiddelen wordt ingevoerd, nl. de voortbewegingstoestellen (o.a. elektrische steps, Segway, etc.) . Wanneer deze toestellen zich stapvoets verplaatsen worden zij gelijkgesteld met voetgangers. Rijden zij aan een hogere snelheid (vastgesteld maximum) dan worden ze gelijkgesteld met fietsers. Ook nieuwe toestellen zullen hierdoor in de toekomst sneller een plaats vinden in het verkeersreglement.

7. Diverse ontwerpen van KB

Buiten de bovenvermelde initiatieven somt de heer Cornillie nog een aantal ontwerpen van KB op die momenteel in voorbereiding zijn:

- KB 'parkeerkaarten': regeling voor parkeerkaarten voor bewoners, autodelen, artsen, ... met grotere gemeentelijke autonomie;
- KB 'bromfietsen op de rijbaan': aanpassing op vraag van de wegbeheerders;
- KB 'schoolomgeving': beperking zone 30-schoolomgeving tot schooldagen van 7 tot 19u;
- KB 'rijbewijs G': invoering van een rijbewijs voor het besturen van landbouwtractoren;
- KB 'veiligheidsvestje': de Minister heeft zich akkoord verklaard om, op vraag van het Parlement, de aanwezigheid van een veiligheidsvestje verplicht te stellen in auto's.

De heer Cornillie stelt de commissieleden vervolgens in de gelegenheid vragen te stellen over het voorgaande.

Mevrouw De Boeck informeert naar de stand van zaken m.b.t. het dossier 'kinderzitjes'. De Gezinsbond wil de ouders informeren over de nieuwe verplichtingen die normaal op 1 september 2006 zouden ingaan en vraagt of een informatiecampagne voorzien is.

De heer Cornillie deelt mee dat het ontwerp-KB klaar is, maar dat de Europese Commissie enkele vragen heeft over de vrijstellingen. Het gaat dan vooral over de (on)mogelijkheid om 3 kinderzitjes naast mekaar op de achterbank van een personenwagen te plaatsen. De Minister wacht op groen licht van de EC om eventueel te voorzien in een vrijstelling voor het derde zitje, zoals ook in de Nederlandse reglementering is voorzien.

Veiligheidsoverwegingen primeren, maar er wordt ook rekening gehouden met de praktische haalbaarheid van de verplichtingen.

Hij doet navraag over acties die voorzien zijn om het publiek te informeren.

De heer Herbert stelt dat de voertuigconstructeurs aangezet moeten worden tot het vooraf inbouwen van geïntegreerde kinderzitjes. Dit betekent ook een oplossing voor bestuurders die occasioneel kinderen vervoeren.

De heer Van Coillie vraagt op welke wijze de Commissie betrokken zal worden bij het dossier verkeersvereenvoudiging.

De heer Cornillie stelt dat voorlopig enkel een principebeslissing is genomen om de verkeersreglementering te vereenvoudigen en er een akkoord is over enkele concrete

maatregelen. De volledige herziening moet nog juridisch op punt worden gesteld. In de loop van het najaar zullen de ontwerp teksten aan de commissieleden worden voorgelegd.

De heer Loyaerts vraagt zich af hoe de afwijkingen op het inhaalverbod voor vrachtwagens op 2x2-wegen aan de weggebruikers zullen worden duidelijk gemaakt. Wat de bestaande inhaalverboden betreft breidt het Waalse gewest momenteel de experimenten met variabele signalisatie uit. Het aangekondigde algemene inhaalverbod zorgt in dit verband voor onzekerheid.

De heer Cornillie licht toe dat een nieuw verkeersbord wordt ingevoerd dat het inhalen zal toelaten op bepaalde veilige weggedeelten. De bestaande regel wordt dus omgekeerd. Er zal niet langer sprake zijn van een plaatselijk inhaalverbod, wel van een toelating om in te halen.

De heer Loyaerts vraagt meer duidelijkheid over de concrete toepassingsmodaliteiten en de mogelijkheid om het inhaalverbod ook in de tijd te beperken. Twijfels op het niveau van de wegbeheerders moeten zo snel mogelijk worden weggenomen.

De heer Verkinderen is akkoord met de heer Loyaerts en stelt de invoering van een nieuw verkeersbord in vraag. Hierover bestaat geen internationale overeenstemming. Het zijn vaak buitenlanders die de regels niet respecteren en die betrokken zijn bij ongevallen.

De heer Cornillie benadrukt dat de plaatsing van de borden zal worden besproken met de gewesten en dat ook bij de landsgrenzen het nieuwe verkeersbord zal worden aangekondigd en verklaard. De boodschap luidt dat wanneer men niet zeker is dat men mag inhalen, men dan beter niet inhaalt.

De heer Derweduwen dankt de heer Cornillie voor de toelichting en verzekert de commissieleden dat zij op de hoogte zullen gehouden worden van de ontwikkelingen in de verschillende dossiers.

Goedkeuring van het verslag van de vergadering van 3 oktober 2005

De heer Deblaere merkt op dat hij enkel in de voormiddag aanwezig was.

Rekening houdend met deze opmerking wordt het verslag goedgekeurd.

Voorstelling en bespreking van de verkeersongevallenstatistieken 2003, 2004, en 2005 door de heer Th. Coppens

De Voorzitter stelt vast dat de heer Coppens van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie van de FOD Economie niet aanwezig is. Hij stelt voor over te gaan naar het volgende punt op de agenda.

Internationale vergelijkingen op het vlak van verkeersveiligheid door de heer Derweduwen

De presentatie in PowerPoint wordt uitgedeeld onder de aanwezigen.

Verschuillende histogrammen schetsen de evolutie van de verkeersonveiligheid (aantal doden) in België in de periode 2000-2004. Deze kent een positief verloop. Onder andere de

problematiek van ontbrekende verkeersongevallenregistratieformulieren (VOF) van ongevallen waarvan de slachtoffers binnen 30 dagen in het ziekenhuis overleden, komt even aan bod.

Het aantal doden (30 dagen) per miljoen inwoners en het aantal doden (30 d.) per miljoen voertuigen bieden een basis voor vergelijking met andere Europese landen (CARE 2004). Het aantal doden per miljard gereden voertuigkilometers is nog een betere indicator, maar niet alle landen van de EU beschikken over deze expositiecijfers.

Het dalingspercentage van het aantal doden in de periode 2001-2004 bevestigt dat België, evenals Frankrijk, de laatste jaren een grote vooruitgang heeft geboekt. Hoewel deze vooruitgang belangrijk is, moet vastgesteld worden dat ook andere Europese landen gevoelig vooruitgaan en dat België zich nog altijd situeert tussen de landen in Europa die het minst performant zijn inzake verkeersveiligheid.

De heer Loyaerts verwijst naar een recente studie die de UCL (I. Thomas) en het INRETS (F) in opdracht van de MET uitvoerden, waarbij de verkeersmortaliteit in de regio's van de EU-lidstaten werd gerelateerd aan de bevolkingsdichtheid. België komt hier niet goed uit.

De heer Verkinderen wijst in dit verband op het feit dat België een belangrijk transitland is.

De heer Derweduwen haalt verschillende Europese projecten aan waarin de mogelijkheden voor de aanwending van verkeersveiligheidsindicatoren verder worden onderzocht: SafetyNet, SUNflower, SUNflower+6,.... Dit is ook een belangrijke opdracht voor de Werkgroep Statistiek.

Volgens de heer Derweduwen vormen gereden voertuigkilometers een goede indicator, maar worden in de EU-lidstaten verschillende definities gebruikt.

De heer Rouffaert merkt op dat gegevens over de gereden voertuigkilometers op gemeentewegen in België niet beschikbaar zijn.

Perspectieven inzake registratie en exploitatie van de ongevallengegevens door mevrouw Klinckhamers – ANG Federale Politie

De presentatie in PowerPoint wordt uitgedeeld onder de aanwezigen. Mevrouw Klinckhamers schetst de evolutie van de gegevensinzameling op basis van het VOF en vervolgens op basis van de processen-verbaal, ten behoeve van de verkeersveiligheidsbarometer. Op termijn zullen beide gegevensstromen samengebracht worden in 1 nationale databank van verkeersongevallen.

De Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie van de FOD Economie streeft naar een zesmaandelijks rapportage van ongevallengegevens.

De Federale Politie rapporteert sinds begin mei 2006 de ongevallengegevens maandelijks aan alle 196 politiezones, met een "vertraging" van 2 maanden. De politiezones gebruiken deze gegevens voor de oriëntatie van het handhavingsbeleid. België is hiermee een Europese koploper inzake de verspreiding van quick indicators.

Wat andere verkeersveiligheidsindicatoren, zoals alcohol en snelheid, betreft loopt een pilootproject in Vlaams-Brabant waarbij onderzocht wordt hoe handhavingstatistieken in de toekomstige informaticastructuur kunnen worden ingebracht.

Op de vraag van de heer Beeldens of de politiegegevens ook ruimer verspreid zullen worden antwoordt mevrouw Klinckhamers dat dit normaal de opdracht is van de FOD Economie die, zoals gezegd, streeft naar een zesmaandelijks rapportage.

De gegevens die intern binnen de politie circuleren maken het mogelijk zeer kort op de bal te spelen.

Wanneer binnen de dertig dagen na een ongeval een overlijden wordt vastgesteld wordt enkel de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie van de FOD Economie hiervan op de hoogte gesteld. Logischerwijze zou deze informatie rechtstreeks aan de Nationale Gegevensbank moeten worden overgemaakt. Vandaag voert de FOD Economie de noodzakelijke aanpassing (verrijking) van de data uit.

Tussen de FOD Economie en de Federale Politie bestaat er een akkoord dat de politie ook met externen (b.v. de wegbeheerders) mag communiceren over de niet-verrijkte ongevalgegevens. Communicatie over de verrijkte gegevens (= officiële cijfers) blijft voorbehouden voor de FOD Economie.

De Werkgroep Statistiek vergadert op 29 juni en daar zal onder meer gepeild worden naar de behoeften op het niveau van de gewesten.

De heer Derkinderen informeert naar de termijn waarop één en ander zal gerealiseerd worden.

Mevrouw Klinckhamers verwacht dat het samenvoegen van bestanden nog dit jaar zal gerealiseerd worden.

De heer Deblaere wijst nog op enkele problemen om de automatische flux van gegevens door middel van VOFAC te realiseren. De overeenstemming die moet worden voorzien tussen de algemene structuur van de vaststellingen door de Lokale en de Federale Politie, is gepland voor 2007. De volledige integratie van de gegevens van de Federale Politie zal een feit zijn tegen eind 2007.

De heer Derweduwen informeert naar de stand van zaken met betrekking tot de statistieken van handhavingactiviteiten inzake snelheid, alcohol en gordeldracht.

Mevrouw Klinckhamers onderkent de noodzaak om over deze gegevens te beschikken, maar stelt dat prioriteit is gegeven aan de ongevalldata. Een aanvraag om één en ander te financieren met middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds, werd niet gehonoreerd.

De heer Deblaere voegt hieraan toe dat, wat POLOFFICE betreft, de opmaak van verkeershandavingsstatistieken voorzien is voor 2008.

De heer Derweduwen verwacht dat de Werkgroep Statistiek hieromtrent duidelijke aanbevelingen formuleert.

De heer Beeldens vraagt of ook gegevens over de verantwoordelijkheden bij een verkeersongeval zullen beschikbaar zijn.

De heer Herbert verwijst naar het BART-projectvoorstel dat ooit aan de Commissie werd gepresenteerd en waarbij oorzaken en omstandigheden van verkeersongevallen aan een diepteonderzoek zouden worden onderworpen. Hij informeert naar de stand van zaken.

De heer Derweduwen antwoordt dat bij zijn weten geen informatie over verantwoordelijkheden wordt geregistreerd.

Wat het Belgian Accident Research Team betreft deelt hij mee dat alle voorstudies werden beëindigd en dat normaal spoedig een pilootproject zou kunnen starten. Gezien de procureurs echter bekommerd zijn over de wettelijke beperkingen over de processen-verbaal van verkeersongevallen in te zien, verkreeg het BIVV de noodzakelijke toegang nog niet.

Door de wijzigingen inzake de verplichte technische keuring en de hiermee samenhangende budgettaire impact voor het BIVV, is echter enige voorzichtigheid geboden.

De heer van Coillie informeert naar het detailniveau van de huidige registratie en vraagt of voldoende gegevens beschikbaar zijn om ongevallen te analyseren.

De heer Wagelmans stelt dat het VOF veel informatie over de ongevalfactoren bevat en dat deze gegevens in de praktijk ook worden geregistreerd.

Mevrouw Klinckhamers wijst op het feit dat de informatie in sommige gevallen onvolledig is en verwijst naar de lopende initiatieven die normaal de kwaliteit van de registratie zouden moeten verbeteren.

De heer Derweduwen heeft ondertussen contact gehad met de FOD Economie en verklaart dat de afwezigheid van de heer Coppens te wijten zou zijn aan een probleem van interne communicatie. De verantwoordelijke deelde nog mee dat de ongevalgegevens van 2005 op 28 juni zullen bekend gemaakt worden en toegelicht zullen worden op de Werkgroep Statistiek van 29 juni.

De Voorzitter concludeert dat de verkeersveiligheidsbarometer, die in samenwerking met politie en justitie wordt opgemaakt, een goede beleidsindicator vormt, maar dat deze geen verklaringen biedt voor bepaalde evoluties.

De politiediensten doen belangrijke inspanningen om de volledigheid en de correctheid van de verkeersongevallenregistratie op punt te stellen.

Voor de Commissie zijn deze cijfers belangrijk en de heer Derweduwen stelt dat een driemaandelijks rapportage beter zou zijn dan een halfjaarlijkse. Hij verwijst ook naar het belang van de handhavingsstatistieken voor de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid en verwacht dat de werkgroepen van de Commissie hierrond duidelijke aanbevelingen zullen formuleren.

De heer Loyaerts haalt nog een probleem aan in de overeenkomst tussen het Waalse Gewest en de FOD Economie, wat de ter beschikkingstelling en de exploitatie van de officiële ongevalgegevens betreft. In deze overeenkomst wordt bepaald dat het Waalse gewest deze gegevens slechts gedurende 2 jaar mag bewaren. De facto worden hierdoor retrospectieve analyses onmogelijk, wat moeilijk aanvaardbaar is. De heer Loyaerts vraagt de steun van de Commissie en/of het BIVV om deze beperking op te doen heffen.

De heer Derweduwen onderstreept dat het BIVV met een gelijkaardig probleem wordt geconfronteerd en dat hij hierover reeds contact heeft gehad met de FOD Economie en dat de bereidheid bestaat om deze bepaling op te heffen. Ook over het feit dat de resultaten van analyses op basis van de officiële statistieken ter goedkeuring aan de FOD Economie zou moeten worden voorgelegd, stuit op praktische bezwaren. Overleg met de heer Nico De Meester van de FOD Economie gaat de goede richting uit, zodat de overeenkomst tussen het BIVV en de FOD binnenkort zal kunnen worden bezegeld. De Voorzitter gaat er vanuit dat dit ook voor de overeenkomsten met andere gebruikers van de officiële statistieken, het geval zal zijn.

De Voorzitter last een korte pauze in.

Voorstelling van de studie SafetyNet en van de website www.erso.eu door de heer Y. Cateels (BIVV)

De toelichting gebeurt aan de hand van een PowerPoint-presentatie (wordt nagestuurd). Een Engelstalige synthese nota werd vooraf aan de Commissieleden toegestuurd.

De heer Casteels geeft toelichting bij de verschillende onderdelen van het Europese SafetyNet-project.

Vervolgens geeft hij een demonstratie van de mogelijkheden van de nieuwe website van het European Road Safety Observatory (www.erso.eu).

De heer Herbert vraagt hoe de resp. 1000 en 1300 ongevallen in SafetyNet-WP5 (Independent Accident and Injury Databases) werden geselecteerd en om wat voor ongevallen het hier gaat.

De heer Casteels antwoordt dat het hier om ernstige verkeersongevallen in een 5-tal landen gaat en dat België niet betrokken is bij dit onderdeel van de studie.

De heer Derweduwen benadrukt het belang van de nieuwe website, die een waardevolle bron van informatie betekent voor de werkgroepen die in de schoot van de Commissie worden opgericht.

De website is de start van het toekomstige European Road Safety Observatory dat binnen DG Tren zal worden geïnstalleerd.

In het volgende kaderprogramma (FP7) voorziet Europa nog ongeveer €40 miljoen om het ERSO en het vervolg op SafetyNet, SUNflower, SUNflower+6, ROSEBUD etc. te financieren.

Voorstelling van de gedragsmeting 'veiligheidsgordel' (2003-2004-2005) door Y. Casteels

De toelichting gebeurt aan de hand van een PowerPoint-presentatie (wordt nagestuurd).

De resultaten geven een gunstige trend weer, zowel wat het gedrag van bestuurders, als dit van passagiers (vooraan) betreft. De doelstellingen, geformuleerd tijdens de Staten-Generaal, werden bereikt. Vergeleken met andere Europese landen is echter nog een belangrijke inhaalbeweging noodzakelijk.

Enkele vaststellingen:

- de gordeldracht bij mannen is nu ongeveer gelijk aan deze bij vrouwen; bij de mannen werd een snellere verbetering vastgesteld;
- hoe hoger de toegelaten snelheid, hoe meer gordeldracht;
- in Vlaanderen stijgt de gordeldracht nog nauwelijks.

De heer Herbert stelt met enige verbazing vast dat mogelijk reeds een verzadigingspunt qua gordeldracht bereikt is, terwijl, vergeleken met andere landen (b.v. in Frankrijk draagt 95% de gordel), er nog ruimte is voor verbetering. Hoe komt dit?

De heer Casteels wijst op het rijbewijs met punten in Frankrijk en de controle die is toegenomen.

De heer Deblaere vraagt hoe de gordeldracht op autosnelwegen wordt geobserveerd.

De heer Casteels antwoordt dat dit op afritten of bij de aankomst op stopplaatsen gebeurt.

De heer Van Coillie vraagt zich af of gordelverklidders in het voertuig een positief effect hebben op de gordeldracht.

Volgens de heer Casteels is dit moeilijk meetbaar omdat niet geweten is welke voertuigen hiermee zijn uitgerust.

De heer Herbert vult aan dat een beperkt aantal modellen hier in de standaardversie van voorzien zijn. Vooral auditieve systemen zijn efficiënt.

De heer Verkinderen wil weten of de controle op het dragen van de gordel in België is toegenomen.

De heer Deblaere antwoordt dat in 2002, 2003 en 2004 telkens een lichte stijging van het aantal controles is geconstateerd en dat ook meer overtredingen zijn vastgesteld. De Federale Politie had gehoopt dat bij de nieuwe indeling van verkeersovertredingen het niet dragen van de veiligheidsgordel als overtreding van de tweede graad zou zijn ingedeeld. Dit had een nieuwe impuls bij het publiek kunnen geven zodat het percentage gordel dragers opnieuw zou stijgen.

Wanneer efficiënter boetes kunnen geïnd worden met behulp van een betaalterminal zal het aantal controles opnieuw toenemen.

De heer Derweduwen besluit dat de resultaten weliswaar positief zijn, maar zeker nog moeten verbeteren en hij drukt de wens uit dat de werkgroep zich op de resultaten van deze gedragsmeting zou baseren om tot nieuwe aanbevelingen te komen.

Voorstelling van de gedragsmeting 'snelheid' (2003-2004-2005) door F. Riguelle (BIVV)

De toelichting gebeurt aan de hand van een PowerPoint-presentatie (wordt nagestuurd).

Wat de gemiddelde snelheden betreft wordt een positieve evolutie vastgesteld.

De doelstellingen met betrekking tot de v85 en het percentage bestuurders dat meer dan 10 km/u te snel rijdt worden echter niet gehaald.

Ook het respecteren van veiligheidsafstanden vormt een probleem, dat nog toeneemt bij hogere snelheidslimieten.

Op de vraag van de heer Van Coillie naar de lagere gemeten snelheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest antwoordt de heer Riguelle dat de specifieke verkeerssituatie in dit gewest moeilijk vergelijkbaar is met de situatie in de 2 andere gewesten.

De heer Deblaere merkt op dat op een foto in de presentatie de werking van een opgestelde (Doppler)camera mogelijk beïnvloed wordt door een metalen vangrail (reflectie) in de directe omgeving. Omdat de waarnemer niet ter plaatse aanwezig is kan evenmin worden vastgesteld of andere factoren de normale doorstroming van het verkeer beïnvloeden. Hoe wordt dit gecontroleerd.

De heer Riguelle wijst erop dat voor elke meetsite een fiche wordt opgesteld met informatie over de omgeving en de verkeerssituatie en dat deze een normale verkeersafwikkeling moeten garanderen.

De heer Derweduwen voegt hieraan toe dat het hier gaat om indicatieve metingen en geen controle van de gereden snelheid. Deze vinden jaarlijks op de dezelfde locatie plaats, wat vergelijkingen mogelijk maakt. Bovendien moet een minimum interval tussen twee voertuigen gemeten worden alvorens een geldige meting te hebben. Dit voorkomt dat gemeten wordt bij congestie. Al het mogelijke wordt dus gedaan om de betrouwbaarheid van de metingen te verzekeren.

De heer Deblaere wenst enkel dat de metingen zo betrouwbaar mogelijk verlopen.

Mevrouw Scheers stelt dat hierover duidelijke afspraken bestaan met de Duitse firma die de metingen uitvoert en dat technici van het BIVV verificaties uitvoeren om de betrouwbaarheid te testen.

Op vraag van de heer Deblaere bevestigt de heer Derweduwen dat de wegbeheerders en de politie op de hoogte gebracht worden van de metingen, om misverstanden te vermijden.

De heer Herbert is verontrust door de hoge snelheden van de vrachtwagens, vooral gezien de langere remweg.

De heer Riguelle specificceert dat het gaat om de meting van de snelheid van voertuigen van meer dan 10 m lang, wat niet in alle gevallen vrachtwagens zijn.

De heer Verkinderen stelt dat de meetresultaten aangaande de vrachtwagens moeten genuanceerd worden.

Lunchpauze

Voorstelling van de resultaten van de ALCOLOCK-studie door de heer P. Silverans (BIVV)

De toelichting gebeurt aan de hand van een PowerPoint-presentatie (wordt nagestuurd).

Tevens is een samenvatting van de studie beschikbaar (in het Nederlands).

De ALCOLOCK-studie vormde het onderwerp van een internationaal symposium dat op 20 juni in Brussel plaatsvond, en waaraan verschillende commissieleden deelnamen.

De heer Silverans geeft een uitgebreide toelichting bij de resultaten van de studie, die binnenkort wordt afgerond.

Een eerste luik van de studie, dat niet verder wordt toegelicht, heeft betrekking op commercieel vervoer, waarbij alcolocksystemen op de eerste plaats worden ingeschakeld in het kader van preventie.

Het tweede luik handelt over de toepassing van het alcolock in het kader van de herstelprocedure rijbewijs, bij alcoholafhankelijke patiënten of recidivisten voor rijden onder invloed. Het Belgische onderzoek heeft betrekking op het tweede luik.

De heer Herbert informeert naar de toekomstperspectieven voor het alcolock. Kan het als alternatieve maatregel worden opgelegd?

Mevrouw Scheers antwoordt dat aan minister Onkelinx is voorgesteld om een nationaal project te starten met gebruik van het alcolock als alternatieve maatregel. Omdat Justitie de projecten aangaande alternatieve maatregelen financiert, wordt onderzocht of hiervoor middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds kunnen worden aangewend.

Op de vraag van de heer Popelier naar de kostprijs van het toestel antwoordt de heer Silverans dat moet gerekend worden op €90/maand. Hierin is de projectomkadering niet inbegrepen.

De heer Herbert vraagt wat de mogelijkheden zijn van het alcolock in het commerciële vervoer, op basis van de ervaringen in Duitsland, Spanje en Noorwegen.

Volgens de heer Silverans is bijkomend onderzoek noodzakelijk. Ook in de Verenigde Staten, waar 70.000 privé-bestuurders verplicht met een alcolock rijden, is er geen ervaring met alcolocks in het commerciële vervoer. Dit zit dus nog in een experimenteel stadium.

De heer Herbert polst of verzekeringsmaatschappijen mogelijk geïnteresseerd zijn.

Mevrouw Scheers heeft enkel weet van een project in Canada waar bepaalde verzekeringsmaatschappijen sommige bestuurders enkel een verzekering geven wanneer het voertuig met een alcolock is uitgerust.

De heer Verkinderen vraagt zich af wie de kosten draagt bij de toepassing van alcolocks in het commerciële vervoer.

De heer Silverans antwoordt dat deze in de ALCOLOCKstudie werden gedragen door het onderzoeksconsortium.

De heer Verkinderen verwacht dat problemen kunnen optreden in de relatie werkgever-werknemer.

Nog wat de kosten betreft gaat de heer Herbert er vanuit dat een tegemoetkoming mag verwacht worden van de verzekeringsmaatschappijen.

De heer Verkinderen stelt dat bij toepassing op ruimere schaal de productiekosten van het alcolock waarschijnlijk ook wel zullen dalen.

Voorstelling van de attitudemetingen 2003-2004 door de heer P. Silverans

De toelichting gebeurt aan de hand van een PowerPoint-presentatie. Tevens is een onderzoeksrapport beschikbaar.

De heer Silverans licht de voornaamste resultaten toe.

Mevrouw De Boeck vraagt verduidelijking bij de antwoordmogelijkheid 'vaak', wanneer gesproken wordt over zelfgerapporteerde gordeldracht.

De heer Silverans stelt dat dit niet nader gespecificeerd wordt, maar dat deze omschrijving tot de standaardantwoordmogelijkheden behoort bij attitudemetingen.

De heer Herbert vraagt zich af in welke mate een (subjectieve) attitudemeting wordt beïnvloed door de objectieve pakkans. Het is waarschijnlijk niet toevallig dat gedrag waarop minder gecontroleerd wordt (b.v. gordeldracht) minder goed scoort bij attitudemetingen.

De heer Deblaere bevestigt dat de controles nog moeten worden opgedreven en dat op dit terrein een gunstige evolutie wordt vastgesteld. Door opleiding van personeel en door meer middelen ter beschikking te stellen wijzigt de attitude van de politie ten aanzien van bepaalde overtredingen. Politiemensen dragen b.v. ook meer de veiligheidsgordel dan vroeger en staan minder weigerachtig tegenover alcoholcontroles overdag.

De heer Herbert verwijst nog naar Frankrijk waar de toegenomen politiecontrole op het terrein zeer zichtbaar is.

Mevrouw Scheers geeft nog aan dat uit de gedragsmeting 'alcohol' blijkt dat bestuurders die zelf gecontroleerd werden, de pakkans duidelijk hoger inschatten.

De heer Derweduwen wijst op de taak van de werkgroepen om de geformuleerde doelstellingen te evalueren en zo nodig te herformuleren. In dit verband is het belangrijk om over betrouwbare statistieken met betrekking tot de controleactiviteiten te beschikken. Door de zonale veiligheidsplannen wordt reeds een betere opvolging vastgesteld.

Invoering van de werkgroepen

Versillende commissieleden hebben de vergadering voortijdig verlaten en de Voorzitter oordeelt dat het weinig zinvol is om over te gaan tot een samenstelling van de 9 werkgroepen.

In de loop van de volgende week zal een oproep gelanceerd worden tot deelname aan de werkgroepen. Ook niet-leden van de Commissie kunnen zich hiervoor opgeven.

De heer Derweduwen dankt de leden en sluit de zitting.
