

FCVV – Plenaire vergadering
Brussel – Autoworld
24.10.2012 van 9u30 tot 15u00

Aanwezig: Erik Caelen (VSGB), Johan Chiers (RYD), Patricia Courange (MBHG), Werner De Dobbeleer (VSV – waarnemer), Katia De Geyter (GOCA), Bernard Dehaye (GRACQ), Isabelle Demaegt (Febetra), Patric Derweduwen (SPW), Bruno Didier (ASSURALIA), Karin Genoe (BIVV), Kristiaan Popelier (Kabinet Staatssecretaris Wathelet), Greta Remy (MOW-Vlaamse Overheid), Koen Ricour (Federale Politie), Miran Scheers (BIVV), Karel Van Coillie (TOURING), Stijn Vancuyck (FEBIAC), Marc Vansnick (FOD Mobiliteit en Vervoer), Koen Van Wonterghem (Ouders van Verongelukte Kinderen), Rudi Wagelmans (Vaste Commissie van de Lokale Politie)

Verontschuldigd: Theo Beeldens (MAG), Pierre-Jean Bertrand (MBHG), Roeland De Cleen (Fietsersbond), Tom Dhollander (Voetgangersbeweging), Michaël Jonniaux (Federale Politie), Paul Kenis (Hof van Beroep Gent), Umberto Romano (SPW), Luc Van Ausloos (College van Procureurs-generaal), Lode Verkinderen (Transport en Logistiek Vlaanderen), Thierry Willemarck (TOURING)

Afwezig: Tom De Schutter (Union des Villes et Communes de Wallonie), Erwin Debruyne (VVSG), Jacques Dekoster (Ligue des Familles), Luc Vermeulen (RACB), Wim Vos (VAB)

1. Welkomstwoord

De voorzitter van de FCVV, mevrouw Karin Genoe, heet iedereen welkom en licht de agenda toe.

Mevrouw Genoe heet iedereen van harte welkom op deze vergadering van de Federale Commissie Verkeersveiligheid. Dit is de eerste vergadering sedert de Staten-Generaal van mei 2011. Binnen het BIVV zijn er een aantal veranderingen geweest de afgelopen jaren en dat is de reden waarom er na een gepaste inwerkperiode nu pas beslist werd om een FCVV te organiseren.

Ze licht de vergadering ook in dat de 3 gewestministers in de gelegenheid gesteld werden om een “waarnemer” aan te duiden die de vergaderingen van de Federale Commissie kan volgen. In Vlaanderen gaat het om een lid van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, voor Wallonië werd de voorzitter van de Conseil Supérieur Wallon Sécurité Routière aangeduid en in Brussel gaat het om Mevrouw Courange die reeds lid is van de FCVV.

De uitdagingen op het vlak van Verkeersveiligheid blijven groot. De evolutie van het aantal verkeersdoden kent een neerwaartse trend. Daarvoor worden door alle betrokkenen tal van inspanningen geleverd en is het belangrijk de inspanningen goed op mekaar af te stemmen. De stijging in 2011, die in de meeste Europese landen werd vastgesteld, heeft duidelijk de functie van ‘alarmbel’ gehad, voor de Europese Unie in zijn geheel. Het is belangrijk dat we alert blijven en de nodige acties blijven voeren, willen we de doelstelling 2020 halen.

België heeft zich voorgenomen het aantal verkeersdoden met 50 % te laten dalen tegen 2020. Daarom werden onder meer de 20 aanbevelingen geformuleerd tijdens de SGVV in 2011. Twintig aanbevelingen, die in deze vergadering tot stand kwamen en nu tot acties

moeten omgezet worden. Aan de omzetting van deze aanbevelingen naar acties werden diverse werkgroepen besteed en het komt er dus op aan te starten met een status van de resultaten van de acties, de deadlines en de meting ervan.

Om een tussentijdse evaluatie in 2015 mogelijk te maken, is het noodzakelijk deze aanbevelingen in concrete acties om te zetten. De bedoeling van deze bijeenkomst is dan ook per aanbeveling een stand van zaken toe te lichten en een organisatie als trekker/coördinator aan te duiden die verantwoordelijk is voor de verdere coördinatie van de opvolging van de tenuitvoerlegging van de aanbevelingen. Dit laatste zal een concreet actieplan, timing en evaluatie van de indicatoren (KPI) inhouden. De lijst van “piloten” die in 2011 werd opgesteld door de Task Force Verkeersveiligheid zal hierbij als voorstel gehanteerd worden. Wanneer er meerdere organisaties als trekker/coördinator werden aangeduid van éénzelfde aanbeveling is het de bedoeling dat er onderling afgestemd wordt wie in de FCVV zal rapporteren over de voortgang van zaken.

2. Stand van zaken m.b.t. de aanbevelingen 1 t.e.m. 3 ‘Education’ (M. Scheers)

Mevrouw Scheers (BIVV) licht de reeds genomen acties toe aan de hand van een powerpointpresentatie die in bijlage aan het verslag is gevoegd. Om deze stand van zaken op te maken werden de betrokken actoren gecontacteerd.

2.1. Aanbeveling 1: GDE-matrix & het getrappt rijbewijs

Mevrouw Remy voegt enkele verwezenlijkingen van de Vlaamse Overheid toe aan de reeds opgenomen acties, zijnde de verderzetting van Rijbewijs op School en On the Road i.s.m. de VSV (voor een overzicht: zie bijlage).

De heer Vansnick merkt op dat de hervorming van het motorrijexamen in voege zal treden vanaf 19 januari 2013 i.p.v. het vermelde 19 juni 2013. Verder vraagt hij zich af of het opportuun is om met deze aanbeveling van start te gaan gelet op de komende regionalisering.

De heer Van Wonterghem is van mening dat het hier om een verwervingsfase gaat en dat een tenuitvoerlegging van deze aanbeveling geen verdere gevolgen heeft op de regionalisering. Ook mevrouw Remy en de heer Popelier zijn de mening toegedaan dat de regionalisering geen argument mag zijn om niet – in gepast overleg met de gewesten – verder vorm te geven aan deze aanbeveling. Het is de hoogste prioriteit om vooruitgang te boeken vanuit het oogpunt verkeersveiligheid in welke constellatie dan ook. We hebben uiteindelijk éénzelfde doel voor ogen.

De FOD Mobiliteit en Vervoer wordt als trekker/coördinator voor deze aanbeveling aangesteld. Mevrouw Remy merkt hierbij op dat mits de regio's op een constructieve en pro-actieve wijze betrokken worden en het overleg zich dus niet beperkt tot de strikte adviesvraag in het kader van de protocolafpraak, inhoudelijke stappen vooruit mogelijk zijn. Mevrouw Courange vraagt om de uitvoeringsbesluiten voor te leggen aan de FCVV.

2.2. Aanbeveling 2: Levenslang leren

Mevrouw Courange stelt dat er ook in het Brussels Gewest initiatieven genomen werden in het kader van deze aanbeveling zoals bijvoorbeeld het voetgangersbrevet, een opleiding voor de leerkrachten, ... Door gebrek aan tijd konden deze niet tijdig aan het BIVV worden overgemaakt waardoor deze activiteiten niet in de presentatie opgenomen werden.

De gewesten worden als verantwoordelijke aangeduid. Mevrouw Courange merkt hierbij op dat het hier gaat om een Gemeenschapsbevoegdheid. Zo heeft de Franse Gemeenschap het verkeersonderwijs nog niet opgenomen in de onderwijsprogramma's. Het is dus belangrijk om de Gemeenschappen bij het actieplan te betrekken. Mevrouw Scheers merkt op dat opnieuw aan de Gemeenschappen moet gevraagd worden om vertegenwoordigers in de FCVV aan te duiden.

2.3. Aanbeveling 3: Gerichte sensibilisering voor doelgroepen

De heer De Dobbeleer licht de reeds genomen acties in Vlaanderen toe. Het betreft een mengvorm van verschillende acties. Het netwerk 'Verkeersouders' staat eerder in voor de praktische ondersteuning in scholen en is in die zin geen sensibiliseringsactie. Het aantal geregistreerde verkeersouders zijn er geen 3217 zoals vermeld in de presentatie maar wel 2673.

Mevrouw Remy haalt aan dat deze acties onder verschillende aanbevelingen m.b.t. education ressorteren. Het is niet altijd mogelijk een onderscheid te maken.

Mevrouw Courange vult aan dat het Brussels Gewest sinds 2004 doelgroepgerichte campagnes organiseert.

De heer Derweduwen stelt dat er in 2013 een campagne "motorrijders" gepland is die zich zowel naar de motorrijders als naar de andere bestuurders zal richten en dit in overeenstemming met de aanbevelingen 31 en 32 van de Waalse Staten-Generaal van 15 juni 2012.

De heer Ricour wijst op de beperkte mogelijkheden van de politiediensten om gevolg te geven aan de vraag om deze sensibiliseringsacties met controles te ondersteunen. Hij stelt de vraag hoe dit verbeterd kan worden. Dit wordt verder besproken bij de aanbevelingen m.b.t. enforcement.

Het BIVV is de trekker/coördinator voor deze aanbeveling en zal overleg plegen met de verschillende partners.

De bespreking van de aanbevelingen wordt onderbroken voor een toelichting door de Staatssecretaris voor Mobiliteit.

3. Toelichting van het verkeersveiligheidsplan door staatssecretaris M. Wathelet

Staatssecretaris Wathelet licht het verkeersveiligheidsplan toe en geeft hierbij meer informatie m.b.t. de inwerkingtreding en timing van de verschillende maatregelen:

- De verlaging van de toegestane alcohollimiet naar 0,2 g/l voor professionele bestuurders. De tekst werd voor advies overgemaakt aan de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en aan de gewestregeringen; het wetsontwerp zou begin december bij het Parlement moeten ingediend worden;
- Een verhoging van het bedrag van de onmiddellijke inning van €150 naar €170 voor rijden onder invloed (inwerkingtreding op 1/1/2013);
- De invoering van het elektronisch rijbewijs (inwerkingtreding voorjaar 2013, de vervanging van de bestaande rijbewijzen zal geleidelijk aan gebeuren, aan het tempo van de vernieuwing van de identiteitskaarten);
- Uitbreiding toepassing recidive : de specifieke recidive wordt vervangen door een recidive inzake verkeersinbreuken, waardoor de inbreuken van de 4e graad en de snelheidsoverschrijdingen eveneens in aanmerking komen. Hieraan gekoppeld is er een verplichting voor de magistraat om een verval van het recht tot sturen voor 3, 6 of 9 maand uit te spreken (inwerkingtreding begin 2013);
- Het niet-dragen van de veiligheidsgordel of het niet-gebruiken van een kinderzitje zal strenger bestraft worden: het bedrag van de onmiddellijke inning zal opgetrokken worden naar respectievelijk €100 en €150. De inwerkingtreding is voorzien tussen 1/12/2012 en 1/1/2013. Het samenvallen qua timing met de laatste campagne van het BIVV (« 1 kind op 2 is fout vastgeklikt. En het jouwe? ») is een mooi voorbeeld van een geïntegreerde aanpak van sensibilisering en repressie.

De heer Melchior Wathelet voegt ook toe dat hij momenteel een actie voorbereidt om de controle op de niet-verzekering te verstrengen.

De Staatssecretaris wijst tevens op het belang van de verderzetting van de maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid gezien de recente stijgende tendens in het aantal doden op onze wegen.

De heer Van Wonterghem vraagt zich af in hoeverre de FCVV betrokken is bij de uitvoering van dit verkeersveiligheidsplan. De heer Wathelet zegt dat er een politiek akkoord bestaat over deze maatregelen maar dat hij open staat voor opmerkingen.

Voorzitter Karin Genoe benadrukt het bestaan van dit plan en stelt dat hiermee rekening moet worden gehouden bij de tenuitvoerlegging van de aanbevelingen. Hier zal ook de nodige aandacht aan worden geschonken tijdens de toekomstige bijeenkomsten van de FCVV.

Kristiaan Popelier wijst op een noodzakelijke terugkoppeling van de verschillende aanbevelingen naar het verkeersveiligheidsplan.

4. Stand van zaken aanbevelingen 4 t.e.m. 5 'education' (M. Scheers)

Mevrouw Scheers licht de stand van zaken toe. (zie bijlage)

4.1. Aanbeveling 4: Voortgezette opleiding

De heer Vansnick wijst op de belangrijke realisaties in het kader van de vakbekwaamheid van professionele bestuurders zijnde de bijkomende voorwaarden voor het volgen van de praktische modules inzake defensief rijden en het feit dat modules van elk thema gevolgd moeten worden. Deze dragen bij tot een verbetering van de voortgezette vorming ervan.

Geen verdere opmerkingen

Het BIVV wordt aangeduid als trekker/coördinator om de nodige initiatieven te nemen om de verschillende acties op elkaar af te stemmen.

4.2. Aanbeveling 5: Verkeersveiligheid in de veiligheidscultuur van bedrijven

De heer De Dobbeleer haalt de nieuwe ISO-norm inzake verkeersveiligheidsmanagement (ISO 39001) aan als nieuw instrument en de mogelijkheid om hiervan gebruik te maken in het kader van de verkeersveiligheid in de bedrijfswereld.

Het BIVV wordt als trekker/coördinator voor deze aanbeveling aangeduid.

5. Stand van zaken aanbevelingen 6 t.e.m. 11 'Engineering' (M. Scheers)

Mevrouw Scheers licht de stand van zaken toe. (zie bijlage)

5.1. Aanbeveling 6: Voetgangers- en fietsvriendelijke inrichting van de wegen

Mevrouw Greta Remy bemerkt dat ook buiten het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk de nodige fietsinvesteringen worden gedaan en dat men streeft naar een verhoging ervan. Zij verduidelijkt verder dat het handboek 'Vergevingsgezinde wegen' ter beschikking zal zijn in 2013 en opleidingssessies voor zowel eigen als lokale instanties voorzien zijn.

De heer Van Coillie stelt de aanleg van fietspaden op drukke wegen in vraag. Hij stelt dat men fietsers juist dient aan te trekken naar niet-primaire wegen en dat in de mate van het mogelijke afzonderlijke fietspaden dienen aangelegd te worden. De aanbeveling 6 wordt dan ook niet gedragen door Touring.

Hierbij merkt de heer Erik Caelen op dat er vaak geen andere mogelijkheid is. Volgens de heer Werner De Dobbeleer speelt ook het tijdsaspect een rol en zijn die 'drukke wegen' voor utilitaire fietsers vaak de snelste verbinding tussen twee plaatsen.

Mevrouw Remy haalt aan dat maximale veiligheid wel degelijk een uitgangspunt is bij de aanleg fietsvoorzieningen.

Tot slot bemerkt de heer Dekoster dat de fietsstraat reeds 15 jaar in voege is in Duitsland onder de naam van 'Fahrradstrasse'.

De gewesten worden aangeduid als trekker/coördinatortrekker voor de opvolging van de tenuitvoerlegging van deze aanbeveling.

5.2. Aanbeveling 7: Veiligheidsuitrusting vrachtvervoer

Mevrouw Scheers licht de stand van zaken toe. (zie bijlage)

De heer Vansnick voegt hieraan toe dat we voor deze aanbeveling aangewezen zijn op de maatregelen genomen vanuit Europa. De FOD Mobiliteit en Vervoer neemt deel aan allerhande Europese werkgroepen ter zake en tracht zo een steentje bij te dragen m.b.t. de installatie en het verplichten van een aantal technologieën. Verder licht hij de huidige evolutie m.b.t. de aanwezigheid van deze systemen in de voertuigen toe en dat deze op voertuigtechnisch vlak de verkeersveiligheid doen vermeerderen. Zo worden 'stopsystemen' steeds couranter ingebouwd en wordt intelligente cruise controle steeds vaker als optie aangeboden door alle constructeurs. Volgens de heer Vansnick zijn deze binnen enkele jaren waarschijnlijk verplicht. Ook bemerkt hij dat de interactie tussen het voertuig en de weginfrastructuur een belangrijk element is. Tot slot stelt de heer Vansnick dat de veiligheidsuitrusting van het vrachtvoertuig een aangelegenheid is dat tot de bevoegdheden van de FOD Mobiliteit en Vervoer behoort.

De FOD Mobiliteit en Vervoer wordt als trekker/coördinator van de aanbeveling aangeduid.

5.3. Aanbeveling 8: Motorfietsvriendelijke wegen

Mevrouw Scheers licht de stand van zaken toe. (zie bijlage)

Mevrouw Remy merkt hierbij op dat de ontwikkeling van het handboek 'Vergevingsgezinde wegen' ook bij deze aanbeveling aansluiting vindt.

De gewesten zijn verantwoordelijk voor de verdere opvolging en tenuitvoerlegging van deze aanbeveling en worden als trekker/coördinatortrekker aangeduid.

5.4. Aanbeveling 9: ISA

Mevrouw Remy wijst op het belang van het zo vroeg mogelijk aanbrengen van informatie in de ketting en vandaar het initiatief van het Vlaams Gewest om overleg op te zetten met de kaartenmakers voor hergebruik van data uit de Verkeersbordendatabank.

De FOD Mobiliteit en Vervoer volgt de initiatieven vanuit Europa verder op. Het BIVV is als trekker/coördinatortrekker verantwoordelijk voor het opstellen van een actieplan voor het promoten van ISA.

5.5. Aanbeveling 10: Het ondersteunen van snelheidsregimes door weginrichting en verkeersmanagement

Mevrouw Scheers licht de stand van zaken toe. (zie bijlage)

Mevrouw Courange licht toe dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest momenteel bezig is met het opstellen van een gids over “het delen van de weg tussen de weggebruikers”. Deze gids heeft als doel het beslissingsproces in een stedelijk milieu te ondersteunen.

De heer Van Coillie vraagt of de gids, opgemaakt door het Waals gewest, door de wegbeheerder gebruikt wordt. De heer Derweduwen bevestigt het gebruik van deze gids en beaamt dat de wegbeheerder hiermee rekening dient te houden.

De Gewesten zijn trekker/coördinator voor deze aanbeveling.

5.6. Aanbeveling 11: Adequate signalisatie van wegenwerken

Mevrouw Scheers licht de stand van zaken toe. (zie bijlage)

Mevrouw Remy licht het Generiek Informatie Platform Openbaar Domein toe: het betreft een vernieuwd platform waarbij er een afstemming gebeurt van de verschillende werven om zo conflicten te vermijden. Informatie wordt ter beschikking gesteld aan de verschillende betrokken partijen.

De heer Vansnick wijst op de noodzaak om de signalisatie van wegenwerken op korte termijn aan te pakken. Hierop wijst mevrouw Remy op genomen initiatieven vanuit het Vlaamse gewest en de reeds gerichte handhaving tijdens wegenwerken (signalisatieplan, semivaste flitspaal). De heer Ricour vult aan dat de eenheden van de wegpolitie verhoogd toezicht organiseren ter hoogte van wegenwerken op de autosnelwegen.

De heer Van Coillie haalt de soms problematische afstemming met de praktijk aan. Zo is volgens hem de signalisatie niet steeds aangepast aan de werkelijke situatie (bijvoorbeeld een snelheidslimiet van 50 km/uur tijdens de nacht wanneer er geen werken plaatsvinden).

6. Stand van zaken aanbeveling 12 t.e.m. 18 ‘Enforcement’ (M. Scheers)

Mevrouw Scheers licht de aanbeveling toe. (zie bijlage)

6.1. Aanbeveling 12: De integrale benadering van veelplegers

De heer Wagelmans wijst op de invoering van het systeem ‘Bevel tot Betaling’ in 2013. Er dient volgens hem dringend werk gemaakt te worden van het omkeren van het initiatief en dit zou vanuit de FCVV mee ondersteund te worden. Het ‘Bevel tot Betaling’ is noodzakelijkerwijze een onderdeel van de keten.

Verder is er onenigheid over het onderscheid tussen rechtspersonen en natuurlijke personen.

De heer De Dobbeleer stelt de vraag of onmiddellijke inningen eveneens opgenomen worden in het informaticasysteem van justitie en bemerkt dat zo vele overtreders tussen de mazen van het net glijpen wat betreft beschikbare informatie in het kader van recidive.

De heer Wagelmans merkt hierbij op dat wanneer ook de onmiddellijke inningen in rekening worden genomen dit een aanzienlijke toename van de werklast voor politie met zich meebrengt.

De heer Kristiaan Popelier stelt dat inzake recidive gevolg moet gegeven worden aan onmiddellijke inningen. Hierop antwoordt de heer Wagelmans dat er nu reeds een lijst gemaakt wordt door de politie van de betaalde onmiddellijke inningen en dat deze overgemaakt worden aan justitie. De vraag stelt zich hoe en wanneer deze dan in aanmerking kunnen genomen worden voor recidive.

De heer Van Coillie verbaast zich over de problemen die zich stellen in het kader van de elektronische overdracht van gegevens tussen politie en justitie.

De FOD Mobiliteit wordt aangeduid als trekker/coördinator voor deze aanbeveling.

6.2. Aanbeveling 13: Het verhogen van de objectieve en subjectieve pakkans

Mevrouw Scheers licht de aanbeveling toe. (zie bijlage)

In het Vlaams Gewest loopt momenteel een aanbestedingsprocedure voor de automatische nummerplaatherkenning.

De heer Vansnick brengt het feit ter sprake dat de kwantitatieve controledoelstellingen niet gehaald worden. Vervolgens merkt de heer Wagelmans hierbij op dat kwaliteit nog steeds belangrijker is dan de kwantiteit van de controles en dat de randvoorwaarden voor het behalen van de doelstellingen niet vervuld zijn. De wetswijziging brengt geen administratieve vereenvoudiging met zich mee.

De heer Ricour haalt aan er wel degelijk een verhoging is van het aantal controles en dat deze toename toe te schrijven is aan een optimalisatie van de capaciteit en de gebruikte technologie. Verder vult de heer Wagelmans aan dat er meer budget nodig is voor meer handhaving en dat er ook een aanpassing van het budget voor de politiediensten nodig is om meer controles te kunnen uitvoeren.

In dat kader merkt de heer Van Coillie op dat door de verhoging van de controles en van boetes er toch toe moeten leiden dat het budget voor de politie mee stijgt. De heer Wagelmans ontkent dit: het budget van de politie werd in 2007 geplafonneerd.

De FOD Binnenlandse Zaken en de politie zijn trekker/coördinator voor deze aanbeveling.

6.3. Aanbeveling 14: Doelgroepen- en themagerichte controles

Mevrouw Scheers licht de stand van zaken toe. (zie bijlage)

Volgens de heer Van Wonterghem is er een explicietere definiëring nodig van 'de plaatsen' waar controles noodzakelijk zijn. Hierop licht mevrouw Scheers toe dat bedoeld wordt dat het controlebeleid zich oriënteert naar de plaatsen waar de meeste ongevallen worden

geregistreerd en dat deze dus prioritaire aandacht krijgen. De heer Wagelmans vult aan dat er niet louter op deze plaatsen controles worden uitgevoerd maar dat er ook een algemeen niveau van pakkans wordt nagestreefd.

De FOD Binnenlandse Zaken en de politie zijn trekker/coördinator voor deze aanbeveling.

6.4. Aanbeveling 15: Educatieve maatregelen

Mevrouw Scheers licht de stand van zaken toe. (zie bijlage)

De heer Kristiaan Popelier stelt de vraag of er cijfers beschikbaar zijn dewelke aantonen dat educatieve maatregelen effect hebben. Mevrouw Scheers bevestigt dit en haalt een studie van het BIVV naar het effect van de Driver Improvement-cursussen aan waaruit blijkt dat er een vermindering van de recidive vastgesteld wordt in vergelijking tot overtreeders die via de klassieke bestraffing vervolgd worden. Ook de UGent komt in studies tot diezelfde vaststelling en ook buiten het domein 'verkeer' kennen educatieve maatregelen voor bepaalde groepen een gunstig effect.

Verder vraagt de heer Popelier of de uitvoering van deze maatregelen opgevolgd wordt. De heer Derweduwen licht toe dat justitie op de hoogte wordt gebracht indien een overtreder de cursus niet volgt.

De heer Ricour merkt op dat overleg en samenwerking tussen politie en justitie in het kader van deze aanbeveling belangrijk is.

Het BIVV wordt aangesteld als trekker/coördinator voor deze aanbeveling.

6.5. Aanbeveling 16: Nummerplaat voor bromfietsen klasse A en B

Mevrouw Scheers licht de stand van zaken toe (zie bijlage).

De invoering van een nummerplaat voor bromfietsen zal in het tweede semester van 2013 worden ingevoerd.

De heer Caelen roept op tot een afschaffing van de bromfietsen klasse A hetgeen voor hem een eerder kunstmatige categorie betreft. Hieromtrent is er in het verleden geen consensus bereikt binnen de FCVV. De heer Vancuyck maant aan tot het evalueren van het effect van de invoering van de nummerplaat voor deze categorie vooraleer de afschaffing van deze categorie ter sprake te brengen. Wat betreft deze discussie stelt de heer Popelier dat deze categorie noodzakelijk is voor het geven van mobiliteit aan de 'sociaal zwakkeren'. Het uitgangspunt dient volgens hem te zijn dat er een voertuig ter beschikking gesteld kan worden aan personen die niet in de mogelijkheid zijn om andere voertuigen te besturen. Hierop reageert de heer Derweduwen dat deze maatregel weinig effect zal sorteren in het kader van de doelstelling om het aantal verkeersdoden te verminderen aangezien het aantal slachtoffers voor deze categorie van weggebruikers eerder beperkt is. Volgens hem is de problematiek inzake de bromfietsen klasse A op basis van de beschikbare data geen prioriteit.

De FOD Mobiliteit is trekker/coördinator voor deze aanbeveling.

6.6. Aanbeveling 17: Automatisering van de vaststelling en administratieve verwerking van vastgestelde overtredingen

Mevrouw Scheers licht de stand van zaken toe. (zie bijlage)

De heer Wagelmans stelt voor de gewesten te betrekken bij de uitvoering van deze aanbeveling zodat ook de verwerking van de administratieve boetes hierin kan meegenomen worden. Mevrouw Remy is hiermee niet akkoord en stelt dat nu in eerste instantie rekening moet gehouden worden met de huidige situatie. De mogelijke wijzigingen na de staats hervorming, ingevolge het ten volle benutten van de gewesten van hun bevoegdheden inzake handhaving, moeten alsdan bekeken worden.

Marc Vansnick benadrukt dat het er op aan zal komen een systeem te ontwikkelen waarbij de politie zich enkel inlaat met de vaststelling van de overtredingen en waarbij de inning van de boetes op een ander niveau moet gebeuren. Het zal hier in hoofdzaak gaan om snelheidsovertredingen.

Justitie wordt als trekker/coördinator voor deze aanbeveling aangeduid.

6.7. Aanbeveling 18: Administratief-gerechtelijke afhandeling van bepaalde overtredingen

Mevrouw Scheers licht de stand van zaken toe. (zie bijlage)

Rudi Wagelmans onderstreept dat ook hier politie en justitie betrokken partijen zijn. De heer Van Coillie verwijst naar de huidige "cross border"- afhandeling die helemaal niet duidelijk is. De heer Denis Hendrichs erkent dat het huidige systeem geen oplossing biedt bij niet-betaling. De wederzijdse erkenning van de strafrechtelijke boetes van vanaf 70€ biedt een juridisch kader hiervoor maar de zeer zware administratieve procedure maakt dat toepassing ervan enkel voor de zwaarste boetes wordt gebruikt. Het huidige betalingspercentage (op vrijwillige basis) door buitenlanders bedraagt momenteel 60 à 70%.

Justitie wordt als trekker/coördinator voor deze aanbeveling aangeduid.

7. Stand van zaken m.b.t. aanbeveling 19 t.e.m. 20 'Datacollection'

Mevrouw Scheers licht de stand van zaken toe.(zie bijlage)

7.1. Aanbeveling 19: Optimaliseren van de kwaliteit van de ongevallenregistratie

De heer Ricour bevestigt dat de verbetering van de kwaliteit van de ongevallenregistratie een topic is waar momenteel werk van gemaakt wordt bij de politie.

Het BIVV wordt aangesteld aan trekker/coördinator voor deze aanbeveling.

7.2. Aanbeveling 20: Diepteonderzoek naar de oorzaken van ongevallen

Mevrouw Scheers licht de stand van zaken toe.(zie bijlage)

De heer Ricour vult aan met het diepteonderzoek naar dodelijke ongevallen op autosnelwegen aan dat uitgevoerd wordt i.s.m. het BIVV. Daarnaast verwijst hij naar het pilootproject in Antwerpen waarbij vaststellingen van een ongeval gebeuren aan de hand van fotogrammetrie. Deze toepassing zal worden uitgebreid naar Brabant en in een latere fase naar de rest van het land.

Het BIVV wordt aangeduid als trekker/coördinator voor deze aanbeveling.

8. Voorstelling van de verkeersonveiligheidsenquête van het BIVV

Mevrouw Scheers licht dit nieuwe initiatief van het BIVV toe aan de hand van een powerpoint-presentatie die als bijlage aan het verslag wordt gevoegd.

Mevrouw De Maegt stelt de vraag of de bevroegde weggebruikers overeenstemmen met de weggebruikers in het algemeen. Mevrouw Scheers antwoordt dat men nog geen zicht heeft op het feit of alle groepen weggebruikers voldoende vertegenwoordigd zijn in de groep van bevroegde weggebruikers en merkt op dat dit aspect in acht zal worden genomen naar de volgende edities van de verkeersonveiligheidsenquête.

De heer Van Wonterghem vraagt of de steekproef met een gelijke verdeling over de regio's heen een bewuste keuze is. Mevrouw Scheers bevestigt dit. De heer Casteels merkt op dat de representativiteit van een steekproef gegarandeerd wordt door de omvang van de steekproef en niet noodzakelijk door de verhouding tussen de steekproef en de omvang van de bevolking.

De heer Van Coillie vraagt of de gehanteerde vragenlijst beschikbaar is waarop mevrouw Scheers antwoordt dat de nieuwe vragenlijst in januari beschikbaar zal worden gesteld en dat de vragenlijst 2012 als bijlage aan het verslag zal worden meegestuurd. Alle leden van de FCVV zullen uitgenodigd worden om op 7 januari de presentatie van de resultaten bij te wonen.

9. Harmonisering van campagnes langs de autosnelwegen

Mevrouw Genoe licht toe dat het BIVV een overleg heeft gehad met de vertegenwoordigers van de Gewesten, de politiediensten en de FOD Mobiliteit om de afstemming van de campagnes te bespreken. De kalender zal later overgemaakt worden aan de leden van de FCVV. Ondertussen krijgen de aanwezigen de mogelijkheid om de kalender in te zien.

Geen verdere opmerkingen of vragen.

10. Overzicht wettelijke en reglementaire aanpassingen 2011-2013 (D. Hendrichs, FOD Mobiliteit en Vervoer)

De presentatie door de heer Hendrichs is als bijlage aan het verslag gevoegd.

Er heerst tussen de leden van de FCVV discussie omtrent de duidelijkheid van het verkeersbord dat een fietsstraat aanduidt. De heer Hofman merkt op dat de plaatsing van zulk bord facultatief is in hoofde van de wegbeheerder.

Verder vraagt de heer Van Coillie zich af of een fietsstraat in de context van internationaal verkeer wel verdedigbaar is. Volgens hem wordt hetzelfde effect bekomen met de reeds bestaande maatregelen. Volgens de heer Caelen gaat het hier wel degelijk om een specifiek concept dat reeds lange tijd in Nederland van toepassing is.

Eveneens is er onduidelijkheid over de precieze periode van verval van het recht tot besturen in geval van het niet inleveren op de griffie van het rijbewijs binnen de 5 dagen. Dit heeft immers consequenties voor de praktijk. De heer Hendrichs zal dit in detail bekijken en zal dit later verduidelijken.

De heer Wagelmans stelt een 'elektronische' intrekking van het rijbewijs voor als oplossing voor het probleem dat zich stelt rond de niet-inlevering ervan. De politie kan vervolgens contact opnemen met de dispatching voor de nodige informatie in een concreet geval. Dit voorstel zal worden meegenomen de aanbevelingen.

De bedenking van de heer Vansnick hierbij is dat wanneer men het rijbewijs niet meer dient in te leveren – het document zelf – of dit nog wel hetzelfde effect heeft en of men dan niet sneller geneigd is alsnog te rijden in een periode van verval. Hierop reageert de heer Wagelmans dat de politiediensten de reflex zullen moeten maken om de databank te controleren en dat het wel degelijk zorgt voor een administratieve winst. Volgens hem is het een kwestie van veranderen van visie. De heer E. Caelen pleit vervolgens voor een combinatie van de twee opties.

De heer Van Coillie stelt de vraag hoe het 'Bevel tot Betaling' zich verhoudt ten opzichte van de recidive. Hierop antwoordt de heer Hendrichs dat het 'Bevel tot Betaling' zich situeert op het niveau van de parketten en dus geen betrekking heeft op de recidive na veroordeling door een rechter. In het nieuwe MaCH-systeem worden de gegevens van de parketten verzameld zodat het mogelijk zal zijn voor de procureur om na te gaan of er antecedenten zijn over de verschillende arrondissementen heen.

11. Analyse van de ongevallenstatistieken en andere indicatoren 2010 en tendensen 2011 (Y. Casteels, BIVV)

De heer Yvan Casteels licht de analyse van de ongevallenstatistieken 2010 toe alsook de resultaten van de gedragsmetingen die tot op 2010 beschikbaar zijn. (zie presentatie in bijlage)

Er is onduidelijkheid bij de heer Vansnick over de betekenis van de aanduiding 'V85'. De heer Casteels verduidelijkt dat het gaat om 85% van de bestuurders dewelke rijden met een

snellheid van minder van 131 km/u op autosnelwegen. Eveneens verduidelijkt hij dat bij de gedragsmeting gordel enkel de bestuurder en de passagier voorin geobserveerd worden.

De heer Popelier vraagt of de ongevallencijfers voor 2011 beschikbaar zijn. Dit is momenteel nog niet het geval.

12. Slot van de vergadering

Mevrouw Genoe stelt een planning voor 2013 wat betreft de toekomstige bijeenkomsten van de FCVV voor. Ieder kwartaal zal er een bijeenkomst plaatsvinden.

Na overleg wordt beslist dat het BIVV een nieuw voorstel van planning zal doen waarbij de meetings afwisselend op een andere dag worden georganiseerd om op die manier iedereen de mogelijkheid te bieden de vergaderingen van de FCVV bij te wonen.

Mevrouw Genoe bedankt iedereen voor hun aanwezigheid en bijdrage aan de bijeenkomst.